




3 1761 11726483 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117264838>



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No 1

HIGHLIGHTS

- o In October 1991, a large increase in domestic passenger numbers failed to result in an increase in total passenger-kilometres.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary second quarter 1991 data showed that the top three city-pairs, as usual, were: Mo. réal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. Each of these city-pairs reported a decrease in traffic of 23%, 16% and 16% respectively from the second quarter 1990.
- o Total passengers enplaned and deplaned during the second quarter of 1991 decreased by 11% over the same period of the previous year.
- o Preliminary second quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 918 thousand, down 9% from the corresponding 1990 figure.
- o The most important increase in movements at Lester B. Pearson International and Vancouver International has been in the turboprop aircraft category. They recorded increases of 15% and 13% respectively, between 1989 and 1990.

Recent Release

- o **Air Charter Statistics, 1990** (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9
 Issued in January 1992.

Vol. 24, N° 1

FAITS SAILLANTS

- o En octobre 1991, une forte augmentation du nombre de passagers intérieurs n'a provoqué aucune augmentation du total des passagers-kilomètres.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes, comme d'habitude, furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Chacune de ces paires de villes a enregistré une baisse de 23%, 16% et 16% respectivement, par rapport au deuxième trimestre de 1990.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a diminué de 11% au cours du deuxième trimestre de 1991 comparé à la même période de l'année précédente.
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur les vols nolisés internationaux a atteint 918 milles, soit une diminution de 9% comparé à la même période en 1990.
- o L'augmentation la plus importante du trafic aux aéroports internationaux de Vancouver et Lester B. Pearson fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs. Ils ont connu une hausse de 15% et 13% respectivement entre les années 1989 et 1990.

Mise en circulation récente

- o **Statistiques des affrètements aériens, 1990** (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9
 Mise en circulation, janvier 1992.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
 © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

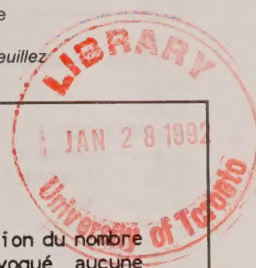


TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, October 1991, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre 1991 (données provisoires)

	October 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,270	16.3	11,387	2.7	- Intérieur
- International	495	-6.8	5,084	-12.1	- International
- Total	1,765	8.7	16,471	-2.4	- Total
Passengers - Charter	91	13.8	1,221	-9.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,856	9.0	17,692	-3.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 664 068	0.3	15 354 650	-11.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 809 941	-11.7	18 991 940	-16.5	- International
- Total	3 474 009	-6.3	34 346 591	-14.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	183 306	0.4	2 800 505	-18.7	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 657 316	-6.0	37 182 224	-14.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 012 190	-9.6	52 992 776	-7.4	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	227 092	4.6	3 491 293	-14.9	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 239 282	-9.0	56 484 069	-7.9	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	69.3	...	64.8	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	80.7	...	80.2	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	69.8	...	65.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	116 619	-14.8	1 095 770	-10.0	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	96	-44.1	3 303	-46.5	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	116 716	-14.9	1 099 074	-10.2	chandises - Total
Hours Flown	64	12.3	649	10.9	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	257 021	-11.4	2 680 306	-12.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The 16.3% increase in domestic passengers and the 9.0% increase in total passengers between October 1990 and 1991 are the second consecutive increases since December 1988. Total passenger-kilometres, however, continued to decline in the period due to the 11.7% decrease in the international sector.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Limitées, AirBC et Time Air.

La hausse de 16.3% du nombre de passagers intérieurs et hausse de 9.0% dans le nombre total de passagers entre le mois d'octobre 1990 et 1991 représentent les deuxièmes augmentations consécutives depuis décembre 1988. Cependant, le nombre total de passagers-kilomètres a continué de diminuer au cours de cette période dû à la baisse de 11.7% dans le secteur international.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics. Second Quarter 1991 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Second Quarter 1990	Second Quarter 1991	Jan-June 1990	Jan-June 1991	Change Jan-June 1991/1990
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
				No.-Nbre		
						%
1	Montréal - Toronto	376,120	288,430	732,970	589,680	-19.5
2	Ottawa - Toronto	209,070	175,760	412,480	356,000	-13.7
3	Toronto - Vancouver	184,600	156,070	328,560	269,250	-18.1
4	Calgary - Vancouver	113,780	96,030	203,060	177,400	-12.6
5	Calgary - Toronto	116,390	92,410	209,250	164,110	-21.6
6	Toronto - Winnipeg	101,870	79,430	171,760	139,870	-18.6
7	Halifax - Toronto	83,270	73,780	151,650	129,200	-14.8
8	Edmonton - Vancouver	85,150	71,720	159,470	135,000	-15.3
9	Calgary - Edmonton	75,670	68,800	160,580	137,730	-14.2
10	Edmonton - Toronto	80,290	61,060	138,950	105,550	-24.0
11	Thunder Bay - Toronto	53,140	47,470	99,540	86,820	-12.8
12	Montréal - Vancouver	45,590	41,760	81,190	76,140	-6.2
13	Vancouver - Winnipeg	44,610	37,430	80,140	66,420	-17.1
14	Ottawa - Vancouver	40,040	35,340	72,040	63,010	-12.5
15	Halifax - Ottawa	33,410	32,460	61,190	56,600	-7.5
16	Vancouver - Victoria	37,450	32,170	70,720	58,000	-18.0
17	St. John's - Toronto	36,480	30,670	58,580	52,110	-11.0
18	Halifax - Montréal	34,310	29,640	70,680	56,870	-19.5
19	Calgary - Winnipeg	32,660	28,090	61,450	55,010	-10.5
20	Prince George - Vancouver	34,290	27,640	69,450	52,600	-24.3
21	Halifax - St. John's	26,190	26,360	53,770	47,490	-11.7
22	Ottawa - Winnipeg	29,070	26,100	49,560	45,100	-9.0
23	Calgary - Montréal	30,830	25,630	50,520	44,650	-11.6
24	Québec - Toronto	33,370	24,500	61,950	46,420	-25.1
25	Calgary - Ottawa	25,970	23,750	42,940	40,310	-6.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,963,620	1,632,500	3,652,450	3,051,340	-16.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,470,730	2,910,630	6,494,220	5,397,430	-16.9

Preliminary second quarter 1991 data showed that the top three city-pairs, as usual, were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. Each of these city-pairs reported a decrease in traffic of 23.3%, 15.9% and 15.5% respectively from the second quarter 1990.

During the second quarter 1991, the number of passengers on domestic scheduled services totalled 2.9 million for all city-pairs, down 16.1% compared to the same period last year. A decline of 16.9% was also recorded for the top 25 city-pairs for the comparison period.

Among the 25 city-pairs, only Halifax-St. John's recorded a slight increase of 0.6%. All of the remaining 24 top city-pairs reported decreases ranging from 2.8% for Halifax-Ottawa to 26.6% for Québec-Toronto. The recession during this period was mainly responsible for these traffic decreases.

For further information, please contact L. Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Deuxième trimestre 1991 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Second Quarter 1990	Second Quarter 1991	Jan-June 1990	Jan-June 1991	Change Jan-June 1991/1990
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
				No.-Nbre		
						%
1	Montréal - Toronto	376,120	288,430	732,970	589,680	-19.5
2	Ottawa - Toronto	209,070	175,760	412,480	356,000	-13.7
3	Toronto - Vancouver	184,600	156,070	328,560	269,250	-18.1
4	Calgary - Vancouver	113,780	96,030	203,060	177,400	-12.6
5	Calgary - Toronto	116,390	92,410	209,250	164,110	-21.6
6	Toronto - Winnipeg	101,870	79,430	171,760	139,870	-18.6
7	Halifax - Toronto	83,270	73,780	151,650	129,200	-14.8
8	Edmonton - Vancouver	85,150	71,720	159,470	135,000	-15.3
9	Calgary - Edmonton	75,670	68,800	160,580	137,730	-14.2
10	Edmonton - Toronto	80,290	61,060	138,950	105,550	-24.0
11	Thunder Bay - Toronto	53,140	47,470	99,540	86,820	-12.8
12	Montréal - Vancouver	45,590	41,760	81,190	76,140	-6.2
13	Vancouver - Winnipeg	44,610	37,430	80,140	66,420	-17.1
14	Ottawa - Vancouver	40,040	35,340	72,040	63,010	-12.5
15	Halifax - Ottawa	33,410	32,460	61,190	56,600	-7.5
16	Vancouver - Victoria	37,450	32,170	70,720	58,000	-18.0
17	St. John's - Toronto	36,480	30,670	58,580	52,110	-11.0
18	Halifax - Montréal	34,310	29,640	70,680	56,870	-19.5
19	Calgary - Winnipeg	32,660	28,090	61,450	55,010	-10.5
20	Prince George - Vancouver	34,290	27,640	69,450	52,600	-24.3
21	Halifax - St. John's	26,190	26,360	53,770	47,490	-11.7
22	Ottawa - Winnipeg	29,070	26,100	49,560	45,100	-9.0
23	Calgary - Montréal	30,830	25,630	50,520	44,650	-11.6
24	Québec - Toronto	33,370	24,500	61,950	46,420	-25.1
25	Calgary - Ottawa	25,970	23,750	42,940	40,310	-6.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,963,620	1,632,500	3,652,450	3,051,340	-16.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,470,730	2,910,630	6,494,220	5,397,430	-16.9

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes, comme d'habitude, furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Chacune de ces paires de villes a enregistré une baisse de 23.3%, 15.9% et 15.5% respectivement, par rapport au deuxième trimestre de 1990.

Au cours du deuxième trimestre de 1991, le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers s'est chiffré à 2.9 millions pour toutes les paires de villes, soit une baisse de 16.1% par rapport à la même période de l'année précédente. Aussi, une baisse de 16.9% a été enregistrée au niveau des 25 premières paires de villes au cours de la période de comparaison.

Parmi les 25 premières paires de villes, seule Halifax-St. John's a enregistré une légère hausse de 0.6%. Les 24 autres premières paires de villes ont toutes rapporté des baisses allant de 2.8% pour Halifax-Ottawa à 26.6% pour Québec-Toronto. La récession au cours de cette période est en grande partie responsable de ces baisses de trafic.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - Second
Quarter 1991 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 prin-
cipaux aéroports canadiens, par genre de service -
deuxième trimestre 1991 (données provisoires)

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1991/1990
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation deuxième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	3,731,175	300,562	632,000	4,663,737	-9.3
2	Vancouver International BC-CB	1,609,309	461,267	121,000	2,191,576	-10.7
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	1,079,927	306,611	40,816	1,427,354	-11.4
4	Calgary International ALTA-ALB	855,655	205,219	32,000	1,092,874	-7.4
5	Ottawa International ONT	486,121	130,076	7,400	623,597	-11.7
6	Halifax International NS-NÉ	347,047	217,992	20,200	585,239	-11.3
7	Winnipeg International MAN	413,955	75,999	21,600	511,554	-10.0
8	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUE	308,762	8,107	185,000	501,869	-12.8
9	Edmonton International ALTA-ALB	397,742	12,928	25,000	435,670	-13.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	109,415	122,254	-	231,669	-9.3
11	Québec QUE-QUE	32,053	108,231	32,000	172,284	-11.1
12	Victoria International BC-CB	20,359	143,385	1,672	165,416	-21.2
13	St John's NFLD-TN	87,896	68,701	4,535	161,132	-13.4
14	Saskatoon SASK	85,971	53,273	612	139,856	-12.7
15	Regina SASK	89,159	46,497	958	136,614	-13.8
16	Thunder Bay ONT	80,185	49,157	113	129,455	-7.8
17	Kelowna BC-CB	75	67,826	49	67,950	-29.2
18	Sudbury ONT	1,000	58,252	-	59,252	15.7
19	Prince George BC-CB	36,690	21,685	-	58,375	-22.7
20	London ONT	-	56,054	1,113	57,167	21.7
21	Moncton NB	19,125	36,157	477	55,759	-19.5
22	Saint John NB	16,916	35,308	12	52,236	-13.5
23	Yellowknife NWT-TNO	21,152	30,774	-	51,926	-8.1
24	Fredericton NB	18,639	30,794	128	49,561	-24.3
25	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	48,620	-	48,620	-1.8
26	Charlottetown PEI-IPÉ	6,447	36,575	118	43,140	-13.5
27	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	42,640	-	42,640	-11.2
28	Sault Ste Marie ONT	-	42,169	272	42,441	-4.7
29	Timmins ONT	-	42,159	-	42,159	4.3
30	Windsor ONT	777	37,678	332	38,787	-9.9
31	Deer Lake NFLD-TN	5,141	29,858	-	34,999	-18.2
32	Sydney NS-NÉ	-	33,882	-	33,882	-16.3
33	Toronto Island ONT	-	33,592	-	33,592	-60.0
34	Sept-Îles QUE-QUE	-	31,972	-	31,972	-12.7
35	Prince Rupert BC-CB	13,824	14,071	-	27,895	-10.7
36	Kamloops BC-CB	-	26,807	73	26,880	-14.1
37	Nanaimo BC-CB	-	25,893	-	25,893	-24.5
38	Whitehorse YT-TY	23,719	1,982	-	25,701	-24.0
39	Terrace BC-CB	14,361	10,631	-	24,992	-11.8
40	Fort St John BC-CB	1,045	23,927	-	24,972	-28.2
41	Val d'Or QUE-QUE	3,159	21,015	-	24,174	-16.6
42	Gander International NFLD-TN	18	23,594	420	24,032	-21.7
43	Thompson MAN	9,451	13,886	-	23,337	-7.7
44	North Bay ONT	276	22,680	-	22,956	6.5
45	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	3	22,730	-	22,733	-27.3
46	Grande Prairie ALTA-ALB	-	22,633	-	22,633	-12.6
47	Goose Bay NFLD-TN	6,728	14,184	1,252	22,164	-3.6
48	Rouyn QUE-QUE	-	22,098	-	22,098	-15.2
49	Lethbridge ALTA-ALB	-	22,032	-	22,032	-22.2
50	Toronto/Buttonville ONT	-	21,511	27	21,538	24.4
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		9,933,277	3,335,928	1,129,179	14,398,384	-12.1
Total Canada		10,008,955	3,975,389	1,132,204	15,116,548	-11.0

TABLE 3.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - Second Quarters 1990 and 1991 (Preliminary Data)

Sector/ Type of Service	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Change Second Quarter 1990/1991 Variation deuxième trimestre	Secteur/ Genre de service
			%	
Domestic	11,823,956	10,387,197	-12.2	Intérieurs
Transborder	3,366,467	2,985,808	-11.3	Transfrontaliers
Other International	1,796,237	1,743,545	-2.9	Autres internationaux
Major Scheduled Services	11,389,429	10,008,955	-12.1	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	4,448,747	3,975,389	-10.6	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	1,148,484	1,132,204	-1.4	Principaux services d'affrètement

Overall

Preliminary second quarter 1991 data showed a substantial decrease in enplaned and deplaned passengers compared to the same quarter of the previous year. Total traffic declined by 11.0% (1,870,110 passengers). Of the top 50 airports, 45 had a decrease in traffic over the comparison period. Volume at Canada's busiest airport, Lester B. Pearson, declined by 475,557 passengers.

Major Scheduled Services

Traffic on major scheduled services declined by 12.1% (1,380,474 passengers). During the second quarter of 1991, domestic sector traffic accounted for 64.0% of major scheduled services volume. However, 82.2% of the decrease, for this type of service, occurred in the domestic sector.

Regional and Local Scheduled Services

Lester B. Pearson International, Vancouver International and Montréal/Dorval International had decreases of 20.9%, 13.1% and 24.1% respectively in regional and local scheduled services traffic. Montréal/Dorval had the largest decrease, handling 97,520 fewer passengers.

For the top 50 airports shown in Table 3.1, only 13 had increases in regional and local scheduled traffic. The largest increases occurred at Saskatoon (92.0%) and Regina (60.0%). These increases were largely the result of new services by Time Air at these airports.

Major Charter Services

Major charter services had the smallest decline in traffic (-1.4%) of the three types of service. The decrease occurred on the transborder market. International traffic remained static while the domestic charter market increased by roughly 40%.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.2

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - deuxièmes trimestres 1990 et 1991 (données provisoires)

Secteur/ Genre de service	Change Second Quarter 1990/1991 Variation deuxième trimestre	Secteur/ Genre de service
	%	
Intérieurs	-12.2	Intérieurs
Transfrontaliers	-11.3	Transfrontaliers
Autres internationaux	-2.9	Autres internationaux
Principaux services réguliers	-12.1	Principaux services réguliers
Services réguliers régionaux et locaux	-10.6	Services réguliers régionaux et locaux
Principaux services d'affrètement	-1.4	Principaux services d'affrètement

Vue d'ensemble

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 montrent une baisse substantielle dans le nombre de passagers embarqués et débarqués, comparativement à la même période de l'année précédente. Le trafic total a baissé de 11.0% (1,870,110 passagers). Parmi les 50 premiers aéroports, 45 ont rapporté une baisse de trafic au cours de la période de comparaison. Le volume de trafic à l'aéroport le plus achalandé au Canada, Lester B. Pearson, a baissé de 475,557 passagers.

Les principaux services réguliers

Le trafic sur les principaux services réguliers a diminué de 12.1% (1,380,474 passagers). Au cours du deuxième trimestre de 1991, le trafic du secteur intérieur a compté pour 64.0% du volume des principaux services réguliers. Cependant, 82.2% de la baisse, pour ce genre de service, s'est produite dans le secteur intérieur.

Les services réguliers régionaux et locaux

Les aéroports internationaux Lester B. Pearson, Vancouver et Montréal/Dorval ont enregistré des baisses de trafic des services réguliers régionaux et locaux de 20.9%, 13.1% et 24.1% respectivement. Montréal/Dorval a rapporté la plus forte baisse, soit 97,520 passagers de moins.

Parmi les 50 principaux aéroports présentés au tableau 3.1, seulement 13 ont enregistré des augmentations de trafic régulier régional et local. Les plus fortes augmentations sont survenues à Saskatoon (92.0%) et Regina (60.0%). Ces augmentations sont en grande partie le résultat de l'ajout de nouveaux services par Time Air à ces aéroports.

Les principaux services d'affrètement

Parmi les trois genres de service, les principaux services d'affrètement ont enregistré la plus faible baisse de trafic (-1.4%). La diminution est survenue dans le secteur transfrontalier. Le trafic international est resté inchangé, alors que le secteur intérieur a augmenté de 40% approximativement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

International Charter Passengers by Region, Second Quarters 1989 to 1991 (Preliminary Data)

Region	Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	1,038	82	...	-92.1	Afrique
Asia	-	201	114	...	-43.3	Asie
Europe	293,763	320,494	308,675	9.1	-3.7	Europe
Southern	291,869	226,717	237,134	-22.3	4.6	Sud
United States	483,846	458,260	371,729	-5.3	-18.9	États-Unis
Total	1,069,481	1,006,710	917,734	-5.9	-8.8	Total

Preliminary second quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 917,734, down 8.8% from the corresponding 1990 figure.

The United States region, with 371,729 charter passengers, was the most popular destination for Canadians during the second quarter of 1991. However, with a decrease of 18.9% (86,531 fewer passengers) from the second quarter of 1990, it was the transborder charter market that experienced the largest decline in charter passengers compared to the other two main regions. Florida, the major charter market in the United States region, decreased from 278,507 passengers in the second quarter 1990 to 237,861 passengers in the second quarter of 1991, a decrease of 14.6%. Similarly, Nevada, the second largest charter market in this region, decreased from 113,211 to 83,030⁽¹⁾ passengers, a decrease of 26.6%.

Charter travel to and from Europe remained stable compared to the second quarter of 1990, down only 3.7%, despite the fact that the Persian Gulf war had just ended and that recession in Canada was still very much an ongoing concern. The United Kingdom and France, by far Europe's strongest charter markets, had a slow start in April but finished up, in June, with a strong second quarter.

The South was the only region to show an increase in this quarter (4.6%). This was in contrast to a year ago when it was the region which experienced the largest percentage decrease (-22.3%). Although its major markets, Mexico and the Dominican Republic, went down slightly from the second quarter 1990, some Southern markets demonstrated noteworthy increases. Columbia, for example, indicated some recovery from the past as 8,339 charter passengers were reported in the second quarter 1991 up from nil passengers a year earlier. And, Cuba, the third ranked charter market in the Southern region, reported an increase of 36.6%, from 22,646 to 30,938 charter passengers. The Bahamas increased by 49.1% to 10,827 charter passengers in the second quarter 1991.

⁽¹⁾ does not include Time Air data.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux par région Deuxièmes trimestres 1989 à 1991 (données provisoires)

Region	Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	1,038	82	...	-92.1	Afrique
Asia	-	201	114	...	-43.3	Asie
Europe	293,763	320,494	308,675	9.1	-3.7	Europe
Southern	291,869	226,717	237,134	-22.3	4.6	Sud
United States	483,846	458,260	371,729	-5.3	-18.9	États-Unis
Total	1,069,481	1,006,710	917,734	-5.9	-8.8	Total

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur les vols nolisés internationaux a atteint 917,734, soit une diminution de 8.8% comparé à la même période en 1990.

Au cours du deuxième trimestre de 1991, la région des États-Unis, avec 371,729 passagers sur vols nolisés, était la destination la plus populaire des canadiens. Cependant suite à une baisse de 18.9% (86,531 passagers de moins par rapport au deuxième trimestre de 1990, ce fut le marché d'affrètement transfrontalier qui a enregistré la plus forte baisse du nombre de passagers sur vols nolisés comparativement aux deux autres principales régions. L'Florida, le principal marché nolisé de la région des États-Unis, a connu une baisse de 14.6%, soit de 278,507 passagers au deuxième trimestre de 1990 à 237,861 passagers au deuxième trimestre de 1991. De façon similaire, le Nevada, le deuxième plus important marché nolisé de cette région, a enregistré une baisse de 26.6% soit de 113,211 à 83,031⁽¹⁾ passagers.

Les voyages nolisés en provenance et à destination de l'Europe sont restés stables comparativement au deuxième trimestre de 1990, en baisse de seulement 3.7% malgré que la guerre dans le Golfe Persique venait juste de prendre fin et que la récession au Canada était encore présente. Le Royaume Unis et la France, de loin les plus gros marchés d'affrètement de l'Europe, ont connu un lent début en avril, mais ont fini avec un bon deuxième trimestre en juin.

Le sud était la seule région à avoir enregistré une hausse (4.6%) au cours de ce trimestre. Ceci contrairement à l'année précédente lorsque cette région a rapporté la plus forte baisse en pourcentage (-22.3%). Bien que ses principaux marchés, le Mexique et la République Dominicaine, aient connu de légères baisses par rapport au deuxième trimestre de 1990, certains marchés du Sud ont montré des augmentations remarquables. La Colombie, par exemple, a indiqué un certain relèvement par rapport au passé, avec 8,339 passagers sur vols nolisés enregistrés au deuxième trimestre de 1991 comparé à aucun passager une année auparavant. Et, Cuba, le troisième plus important marché nolisé de la région du Sud, a rapporté une hausse de 36.6%, soit de 22,646 à 30,938 passagers sur vols nolisés. Au cours du deuxième trimestre de 1991, les Bahamas ont enregistré une hausse de 49.1% pour atteindre 10,827 passagers sur vols nolisés.

⁽¹⁾ n'inclut pas les données de Time Air.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.1

Aircraft Movements at Lester B. Pearson International Airport, by Type of Movement, with One Year and Five Year Comparisons

Type of Movements	1985	1989	1990
Total Movements	283,174	348,366	353,848
By Class of Movement			
Itinerant	282,553	348,264	353,848
Local	621	102	-
By Type of Operation			
Total Commercial	238,352	321,344	331,915
- Scheduled	179,151	256,263	281,154
- Charter	19,136	39,247	27,492
- Other Commercial	40,065	25,834	23,269
Private	39,302	22,912	18,582
Government	4,899	4,008	3,351
By Flight Rules			
Instrument Flights	252,613	341,362	347,799
Visual Flights	29,940	6,902	6,049
By Type of Aircraft			
Jet	193,067	233,768	230,258
Turboprop	50,893	98,756	111,138
Piston	36,677	13,994	11,028
Helicopter	1,905	1,728	1,414
Other	11	18	10
By Sector			
Domestic	172,192	209,852	209,215
Transborder	97,302	117,275	121,709
International	13,059	21,137	22,924

TABLEAU 5.1

Mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson, par type de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales

Type de mouvements	Change 1990/1985 Variation	Change 1990/1989 Variation
	%	%
Total des mouvements	25.0	1.6
Par classe de vol		
Itinérants	25.2	1.6
Locaux	-100.0	-100.0
Par type d'exploitation		
Total commerciaux	39.3	3.3
- Réguliers	56.9	9.7
- Affrètements	43.7	-30.0
- Autres vols commerciaux	-41.9	-9.9
Privés	-52.7	-18.9
Officiels	-31.6	-16.4
Par règles de vol		
Vols aux instruments	37.7	1.9
Vols à vue	-79.8	-12.4
Par type d'aéronef		
À réaction	19.3	-1.5
Turbopropulseurs	118.4	12.5
A pistons	-69.9	-21.2
Hélicoptère	-25.8	-18.2
Autres	-9.1	-44.4
Par secteur		
Intérieurs	21.5	-0.3
Transfrontaliers	25.1	3.8
Internationaux	75.5	8.5

Aircraft movements at Toronto's Lester B. Pearson International Airport have been increasing steadily since 1983. This table analyses the sources of this traffic increase by comparing a detailed breakdown of the movements of 1990 with 1989 and 1985.

The most important increase in movements at Lester B. Pearson has been in the turboprop category of aircraft, with a 12.5% increase since 1989, and an increase since 1985 of 118.4% or 60,245 movements. Turboprop aircraft accounted for 31.4% of all movements in 1990, almost twice the proportion of 1985.

Total commercial movements at Lester B. Pearson in 1990 increased by 39.3% over 1985 while private traffic declined by 52.7% in the same time. Private movements represented 5.3% of itinerant traffic at Pearson in 1990, down from 13.9% in 1985.

Instrument flights, which depend on air traffic control, increased by 37.7% or 95,186 movements in 1990 over 1985 and in 1990, accounted for 98.3% of all itinerant traffic at Pearson, up from 89.4% in 1985.

Depuis 1983, le nombre de mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson a augmenté de façon soutenue. Ce tableau-ci montre les détails de l'augmentation en faisant une comparaison entre le trafic de 1990 et celui des années 1989 et 1985.

L'augmentation la plus importante du trafic à l'aéroport Lester B. Pearson fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs, qui ont connu une hausse de 12.5% en 1990, par rapport à 1989, et une augmentation de 118.4% ou 60,245 mouvements depuis 1985. Les aéronefs turbopropulseurs ont totalisé 31.4% du trafic en 1990, soit presque le double de la proportion enregistrée en 1985.

En 1990, les vols commerciaux à Lester B. Pearson ont augmenté de 39.3% par rapport à 1985 alors que les mouvements privés ont diminué de 52.7% au cours de la même période. Les vols privés sont responsables de 5.3% des mouvements itinérants, une diminution par rapport au 13.9% enregistré en 1985.

Les vols aux instruments, qui dépendent du contrôle de la circulation aérienne, ont augmenté de 37.7%, ou 95,186 mouvements en 1990 par rapport à 1985. En 1990, les vols aux instruments représentaient 98.3% de tous les mouvements itinérants à l'aéroport Pearson, alors qu'en 1985, ils représentaient 89.4% des mouvements itinérants.

TABLE 5.2

Aircraft Movements at Vancouver International Airport, by Type of Movement, with One Year and Five Year Comparisons

Type of Movements	1985	1989	1990
Total Movements	235,506	325,036	317,464
By Class of Movement			
Itinerant	235,506	325,036	317,464
Local	-	-	-
By Type of Operation			
Total Commercial	181,144	279,248	274,518
- Scheduled	102,354	151,079	166,583
- Charter	7,798	11,526	8,467
- Other Commercial	70,992	116,643	99,468
Private	41,705	37,615	34,846
Government	12,657	8,173	8,100
By Flight Rules			
Instrument Flights	137,043	187,489	194,894
Visual Flights	98,463	137,547	122,570
By Type of Aircraft			
Jet	89,623	101,992	100,871
Turboprop	41,177	93,453	107,777
Piston	97,078	109,417	83,549
Helicopter	7,621	20,113	25,229
Other	7	61	38
By Sector			
Domestic	202,505	273,244	259,460
Transborder	29,033	45,007	50,769
International	3,968	6,785	7,235

TABLEAU 5.2

Mouvements d'aéronefs à l'aéroport international de Vancouver, par type de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales

Type de mouvements	Change 1990/1985 Variation	Change 1990/1989 Variation
	%	%
Total des mouvements	34.8	-2.3
Par classe de vol		
Itinérants	34.8	-2.3
Locaux	-	-
Par type d'exploitation		
Total commerciaux	51.5	-1.7
- Réguliers	62.8	10.3
- Affrètements	8.6	-26.5
- Autres vols commerciaux	40.1	-14.7
Privés	-16.4	-7.4
Officiels	-36.0	-0.9
Par règles de vol		
Vols aux instruments	42.2	3.9
Vols à vue	24.5	-10.9
Par type d'aéronef		
À réaction	12.6	-1.1
Turbopropulseurs	161.7	15.3
A pistons	-13.9	-23.6
Hélicoptère	231.0	25.4
Autres	442.9	-37.7
Par secteur		
Intérieurs	28.1	-5.0
Transfrontaliers	74.9	12.8
Internationaux	82.3	6.6

This table analyses the traffic at Vancouver International Airport by comparing a detailed breakdown of the movements of 1990 with 1989 and 1985.

The most important increase in movements at Vancouver International has been in the turboprop category of aircraft, with a 15.3% increase in one year from 1989, and an increase since 1985 of 161.7% or 66,600 movements. Turboprop aircraft accounted for 33.9% of all movements in 1990, as compared to only 17.5% in 1985.

The mixture of traffic at Vancouver International was very different in 1990 from the pattern at Lester B. Pearson. At Vancouver 38.6% of all flights were under the Visual Flight Rule (VFR), compared to Pearson where 98.3% were Instrument flights (IFR). Piston engined aircraft accounted for only 3.1% of traffic at Pearson, but for 26.3% of Vancouver's movements. Vancouver also had more helicopter movements in 1990 than any other major airport in Canada.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

Ce tableau-ci montre les détails du trafic à l'aéroport international de Vancouver en faisant une comparaison entre le trafic de 1990 et celui des années 1989 et 1985.

L'augmentation la plus importante du trafic à l'aéroport international de Vancouver fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs, qui ont connu une hausse de 15.3% en 1990, par rapport à 1989, et une augmentation de 161.7% ou 66,600 mouvements depuis 1985. Les aéronefs turbopropulseurs ont totalisé 33.9% du trafic en 1990, par rapport à seulement 17.5% en 1985.

En 1990, la combinaison du trafic à l'aéroport international de Vancouver diffère considérablement de celle de l'aéroport Lester B. Pearson. À l'aéroport de Vancouver, 38.6% de tous les vols ont été effectués comme vols à vue (VFR), pendant qu'à l'aéroport Pearson 98.3% étaient des vols aux instruments (IFR). À l'aéroport Pearson, les avions à pistons comptaient pour seulement 3.1% des mouvements, alors qu'à l'aéroport de Vancouver ce type d'aéronef effectuait 26.3% des mouvements. De plus, Vancouver a enregistré en 1990 le plus grand nombre de mouvements d'hélicoptères que tous les autres aéroports principaux au Canada.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

January 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

Janvier 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No.2

HIGHLIGHTS

- o The 29% increase in charter passenger-kilometres in November 1991 was the first increase in the level I charter data since December 1988.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary second quarter 1991 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Each of these city-pairs reported decreases of 13%, 7% and 5% respectively from the same period last year.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicate that 63% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1991, up from 61% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68% of total volume during the first semester of 1991, which represented an increase of about three percentage points compared to a year earlier.
- o During the second quarter of 1991, the average fare paid by the air passengers on all city-pairs in the domestic southern sector rose 1% over the previous year to reached \$189.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1991 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1992.

Vol. 24, N° 2

FAITS SAILLANTS

- o L'augmentation de 29% du nombre de passagers-kilomètres d'affrètements en novembre 1991 était la première augmentation dans les chiffres d'affrètements de niveau I depuis décembre 1988.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes du secteur transfrontalier furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Chacune de ces paires de villes a enregistré une baisse de 13%, 7% et 5% respectivement par rapport à la même période de l'année précédente.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 65% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1991, comparativement à 61% en 1990. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68% du volume total au premier semestre de 1991, soit une hausse d'environ trois points de pourcentage par rapport à l'année précédente.
- o Au cours du deuxième trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur intérieur du sud a augmenté de 1% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$189.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1991 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1992.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
 © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, November 1991, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	November 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Novembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,040	12.4	12,427	3.4	- Intérieur
- International	423	-8.2	5,507	-11.8	- International
- Total	1,463	5.6	17,934	-1.8	- Total
Passengers - Charter	138	22.1	1,359	-7.4	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,601	6.8	19,293	-2.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 261 068	-3.7	16 615 718	-10.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 481 669	-10.1	20 473 610	-16.1	- International
- Total	2 742 738	-7.3	37 089 329	-13.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	304 381	29.4	3 104 464	-15.7	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 047 119	-4.6	40 193 793	-13.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	4 565 564	-6.4	57 558 340	-7.3	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	382 200	33.1	3 873 493	-11.8	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	4 947 764	-4.2	61 431 834	-7.6	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.1	...	64.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	79.6	...	80.1	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	61.6	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	112 826	-16.1	1 208 596	-10.6	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	597	143.4	3 901	-39.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	113 423	-15.9	1 212 497	-10.7	chandises - Total
Hours Flown	61	15.1	710	11.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	282 787	6.8	2 963 093	-10.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1991, Level I air carriers have been Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The 29.4% increase in charter passenger-kilometres in November 1991 was the first increase in the level I charter data since December 1988, and the largest increase since the 30.2% increase registered in October 1988.

For further information, please contact Mr. B. Snider at (819)997-6195.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

L'augmentation de 29.4% du nombre de passagers-kilomètres d'affrètements en novembre 1991 était la première augmentation dans les chiffres d'affrètements de niveau I depuis décembre 1988, et la plus forte hausse depuis l'augmentation de 30.2% enregistrée en octobre 1988.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks à (819)997-6190.

TABLE 2.

TABLEAU 2.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1991 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Deuxième trimestre 1991 (données provisoires)

Rank 1991	City-Pair -	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Jan-June 1990 Jan-juin	Jan-June 1991 Jan-juin	Change Jan-June 1991/1990 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes					
No.-Nbre						
%						
1	Toronto - New York	220,710	191,420	394,250	333,550	-15.4
2	Montréal - New York	94,880	88,340	179,180	161,140	-10.1
3	Toronto - Chicago	86,710	82,840	154,960	143,660	-7.3
4	Toronto - Boston	75,300	64,710	126,740	110,470	-12.8
5	Toronto - Los Angeles	70,390	56,710	125,740	104,950	-16.5
6	Vancouver - Los Angeles	66,960	55,270	127,990	101,260	-20.9
7	Toronto - Miami	45,510	53,850	101,140	111,770	10.5
8	Toronto - San Francisco	48,690	47,110	85,730	81,100	-5.4
9	Vancouver - San Francisco	37,430	43,890	63,600	76,960	21.0
10	Toronto - Tampa/St. Petersburg	40,910	43,820	122,180	104,990	-14.1
11	Montréal - Miami	33,680	34,750	93,850	89,430	-4.7
12	Toronto - Philadelphia	29,110	25,730	50,520	41,200	-18.4
13	Montréal - Chicago	7,030	25,340	20,130	44,230	119.7
14	Calgary - Los Angeles	32,720	24,210	65,650	55,900	-14.9
15	Toronto - Washington/Baltimore	32,360	24,130	60,240	41,580	-31.0
16	Montréal - Boston	30,120	23,680	57,510	44,870	-22.0
17	Toronto - Dallas/Ft. Worth	25,180	22,030	44,040	39,560	-10.2
18	Vancouver - Seattle/Tacoma	25,980	21,320	44,480	36,410	-18.1
19	Montréal - Los Angeles	16,830	20,460	35,770	36,620	2.4
20	Vancouver - Hawaii/Hawaï	11,140	19,250	57,530	57,190	-0.6
21	Toronto - Atlanta	19,000	17,030	36,640	27,750	-24.3
22	Toronto - Detroit	20,510	16,850	37,910	32,130	-15.2
23	Halifax - Boston	14,770	16,590	26,760	26,640	-0.4
24	Vancouver - New York	16,420	16,570	27,350	28,760	5.2
25	Toronto - Cleveland	19,970	15,840	36,670	30,400	-17.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,122,310	1,051,740	2,176,660	1,962,520	-9.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,216,330	2,087,020	4,408,800	3,974,780	-9.8

Preliminary second quarter 1991 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Each of these city-pairs reported decreases of 13.3%, 6.9% and 4.5% respectively from the same period last year.

The second quarter 1991 marked the second consecutive decrease for all city-pairs and for the top 25 city-pairs. During this period 2.1 million scheduled passengers travelled between Canada and the United States, down 6.3% from the second quarter 1990. For the top 25 city-pairs, a decrease of 5.8% was recorded.

For the first six months of 1991, both the total of all city-pairs and the top 25 city-pairs reported a 9.8% decrease in transborder traffic. The greatest increase (119.7%) in transborder traffic for the top 25 city-pairs was on the Montréal-Chicago route. This was largely attributed to an increased level of passengers reported by American Airlines between the two points. However, most of transborder markets (20 of 25) recorded decreases, varying from 0.4% for Halifax-Boston to 31.0% for Toronto-Washington.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes du secteur transfrontalier furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Chacune de ces paires de villes a enregistré une baisse de 13.3%, 6.9% et 4.5% respectivement par rapport à la même période de l'année précédente.

Le deuxième trimestre de 1991 marquait la deuxième baisse consécutive pour toutes les paires de villes et pour les 25 principales paires de villes. Au cours de cette période, 2.1 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre le Canada et les États-Unis, une baisse de 6.3% par rapport au deuxième trimestre de 1990. Au niveau des 25 premières paires de villes, une baisse de 5.8% fut enregistrée.

Au cours des six premiers mois, l'ensemble des paires de villes et les 25 principales paires de villes ont rapporté la même baisse de trafic transfrontalier, soit 9.8%. Parmi les 25 premières paires de villes, la liaison Montréal-Chicago a enregistré la plus forte hausse (119.7%), ce qui est largement attribuable à l'augmentation du nombre de passagers rapporté par American Airlines entre ces deux villes. Cependant, la plupart des marchés transfrontaliers (20 sur 25) ont connu des baisses allant de 0.4% pour Halifax-Boston à 31.0% pour Toronto-Washington.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1991 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1991	Change 1991/1990 Variation	1990 ^r	1991	1990 ^r	1991	1990 ^r	1991	
	No. - Nbre ('000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter ¹	3,221.0	5.2	38.3	34.2	58.2	62.1	3.4	3.7	Premier trimestre ¹
Second quarter	3,525.3	-3.4	33.6	32.5	62.9	63.8	3.6	3.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,746.4	0.5	35.8	33.3	60.7	63.1	3.5	3.7	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter ¹	3,038.2	3.5	37.8	32.9	58.7	63.3	3.6	3.8	Premier trimestre ¹
Second quarter	3,331.4	-4.9	32.9	31.1	63.4	65.1	3.7	3.8	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,369.8	-1.1	35.1	31.9	61.3	64.3	3.6	3.8	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter ¹	1,565.7	21.4	44.7	35.9	52.3	60.9	3.0	3.2	Premier trimestre ¹
Second quarter	1,677.1	21.3	39.9	37.3	57.0	59.5	3.1	3.3	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,243.0	21.4	42.2	36.5	54.7	60.3	3.1	3.2	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter ¹	1,472.5	-10.6	32.3	29.6	63.7	65.9	4.0	4.5	Premier trimestre ¹
Second quarter	1,654.4	-22.0	28.3	24.8	67.6	70.8	4.1	4.4	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,126.8	-17.0	30.1	27.0	65.9	68.5	4.0	4.4	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter ¹	182.7	43.5	52.5	57.1	46.9	42.0	0.5	0.9	Premier trimestre ¹
Second quarter	193.9	31.8	50.4	57.6	49.0	41.5	0.7	0.9	Deuxième trimestre
Year-to-date	376.6	37.2	51.4	57.3	48.0	41.8	0.6	0.9	Année à ce jour

¹ Estimates for the first quarter of 1991 were modified following weighting revisions.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

¹ Les estimations pour le premier trimestre de 1991 ont été modifiées suite à une révision des pondérations.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1991	Change 1991/1990 Variation	1990 ^r	1991	1990 ^r	1991	1990 ^r	1991	
	No. - Nbre ('000 000)	%	%						
Domestic									Intérieur
First quarter ¹	3 820.4	-5.8	33.8	30.7	62.3	65.4	3.8	4.0	Premier trimestre ¹
Second quarter	4 287.4	-17.8	29.2	26.4	66.8	69.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 107.8	-12.6	31.3	28.4	64.9	67.6	3.9	4.0	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter ¹	3 675.4	-6.5	33.4	29.8	62.8	66.1	3.9	4.1	Premier trimestre ¹
Second quarter	4 126.1	-18.5	28.7	25.3	67.3	70.5	4.0	4.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 801.5	-13.3	30.7	27.4	65.3	68.5	4.0	4.1	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter ¹	669.4	6.6	42.7	33.8	54.2	63.1	3.0	3.1	Premier trimestre ¹
Second quarter	728.2	5.0	37.4	35.0	59.5	61.8	3.1	3.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 397.6	5.7	40.0	34.3	57.0	62.5	3.0	3.2	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter ¹	3 006.0	-9.0	31.5	28.9	64.4	66.8	4.1	4.3	Premier trimestre ¹
Second quarter	3 397.9	-22.2	27.3	23.2	68.5	72.4	4.2	4.4	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 403.9	-16.5	29.1	25.9	66.7	69.8	4.1	4.3	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter ¹	145.0	14.6	49.8	53.0	49.5	46.0	0.6	1.0	Premier trimestre ¹
Second quarter	161.3	6.3	46.9	53.7	52.5	45.4	0.7	1.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	306.3	10.1	48.2	53.4	51.1	45.7	0.7	1.0	Année à ce jour

¹ Estimates for the first quarter of 1991 were modified following weighting revisions

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1991 (estimations provisoires)

¹ Les estimations pour le premier trimestre de 1991 ont été modifiées suite à une révision des pondérations.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 63.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1991. This level represented an increase of 2.4 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 3.5 percentage points compared to the same period in 1989. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.6%, up from 64.9% in 1990 (see Table 3.2).

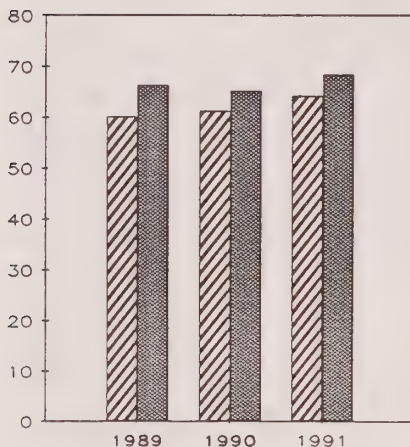
At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1989-1991

Southern Services Services secteur sud

%



Passengers
Passagers

In the southern sector, 64.3% of passenger traffic (representing 68.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1991. In 1990, the corresponding figures were 61.3% for passengers and 65.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 41.8% of the traffic during the first two quarters of 1991, down from 48.0% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 5.4 percentage points (51.1% to 45.7%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is

Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 63.1% des passagers des vols intérieurs réguliers de transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1991. Ce niveau représente une hausse de 2.4 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 3.5 points de pourcentage par rapport à la même période en 1989. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 64.9% en 1990 à 67.6% en 1991 (voir tableau 3.2).

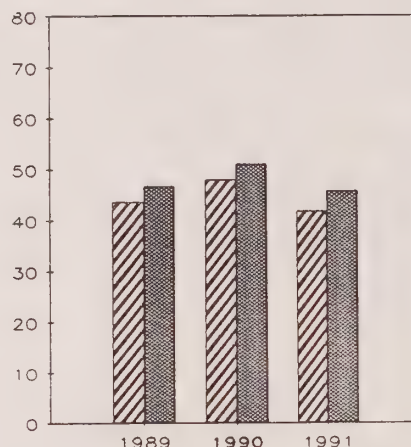
Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Janvier-juin 1989-1991

Northern Services Services secteur nord

%



Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

Dans le secteur sud, 64.3% du trafic de passage (représentant 68.5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1991, comparativement à 61.3% et 65.3% respectivement en 1990. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 41.8% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1991, une baisse par rapport à 48.0% en 1990. En termes de passagers-kilomètre, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 5.4 points de pourcentage (51.1% à 45.7%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passager-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98% respectivement.

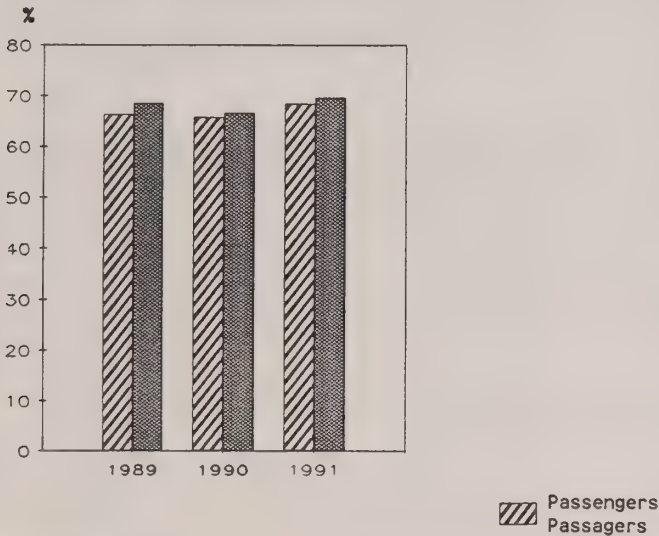
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services lon

an important factor to consider in analyzing the use of discount fares utilization. During the first two quarters of 1991, discount carriage on long-haul services represented 68.5% of passenger volume and 69.8% of passenger-kilometres; this compared with 60.3% and 62.5% respectively, for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1989-1991

Short-Haul
Court-courriers



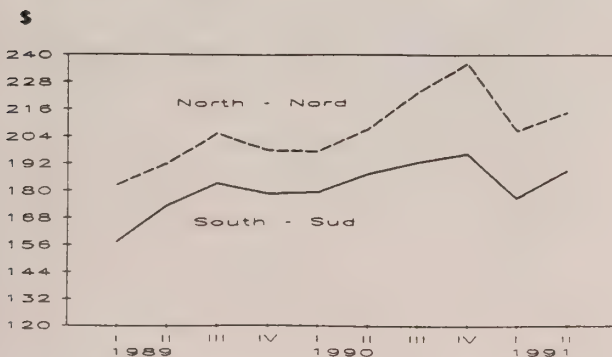
Average Fares

Figure 3.3 shows that during the first quarter of 1991, the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone decreased. During the second quarter, the average of all fares rose 1.1% over the previous year to reach \$189.

Figure 3.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1989-1991

All Fares
Tous les tarifs

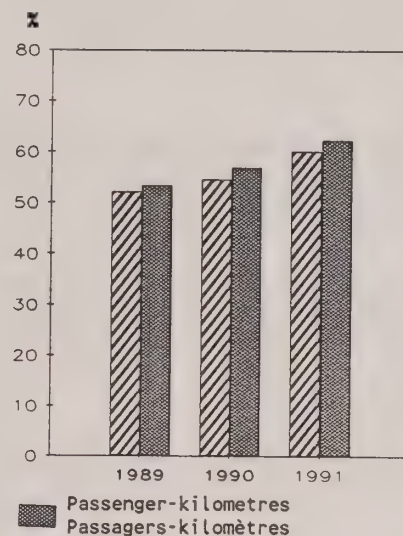


courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.5% du volume de passagers et 69.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 60.3% et 62.5% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-juin 1989-1991

Long-Haul
Long-courriers



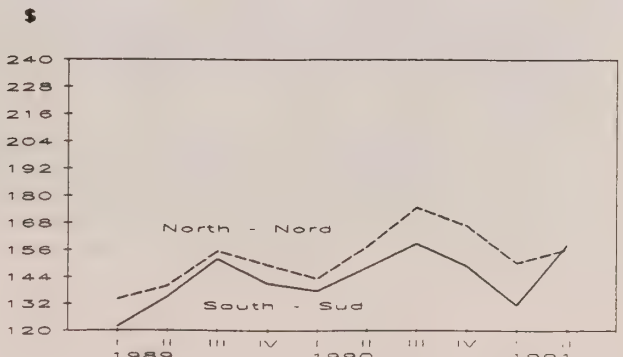
Tarifs moyens

La figure 3.3 montre qu'au cours du premier trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a diminué. Au cours du deuxième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 1.1% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$189.

Figure 3.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1989-1991

Discount Fares
Tarifs réduits



The most notable cause of the price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (6.8%), to average \$158.

Economy class fares also increased slightly, while business class fares decreased considerably (results not shown).

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 3.4% during the second quarter of 1991 over the same period in 1990, posting its thirteenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1989. Figure 4.3 shows that since 1989 (except for discount fares for the second quarter of 1991) the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1991 issue of this publication is scheduled for release in March 1992. For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (6.8%), pour s'établir à \$158.

Les tarifs de la classe économique ont également augmenté légèrement, tandis que les tarifs de la classe affaires ont considérablement diminué (résultats non montrés).

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 3.4% au cours du deuxième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990, enregistrant une treizième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1989. La figure 4.3 montre que depuis 1989 (à l'exception des tarifs réduits pour le deuxième trimestre de 1991), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel de compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens en Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1991 de cette publication devrait paraître en mai 1992. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec G. Forget (819-997-1989).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

November 1991

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Novembre 1991



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No.3

HIGHLIGHTS

- o Canadian Level 1 air carriers reported an operating loss of \$332 million in 1991, compared to the \$106 million operating loss reported for 1990.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary third quarter 1991 data show that total enplaned and deplaned cargo decreased 5% from the same quarter of the previous year.
- o Preliminary third quarter 1991 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 968 thousand, down 17% from the corresponding 1990 figure.
- o In March 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 14% from March 1990.
- o In February 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports increased by 1% from February 1990.
- o In 1990, the estimated number of international scheduled air passengers totalled nearly 15 million, up more than 7% compared to a year earlier.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, April-June 1991 (Catalogue No. 51-002)
- o Air Carrier Traffic at Canadian Airport, July-September and April-June 1990 (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1992.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Vol. 24, N° 3

FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau 1 ont déclaré une perte d'exploitation de 332 millions de dollars en 1991. En comparaison, ils ont enregistré une perte d'exploitation de 106 millions de dollars au cours de 1990.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1991, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 5% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 968 milles, soit une diminution de 17% comparée à la même période en 1990.
- o Au cours du mois de mars 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 14% par rapport au mois de mars 1990.
- o Au cours du mois de février 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 1% par rapport au mois de février 1990.
- o En 1990, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux réguliers s'établissait à près de 15 millions, soit une hausse de plus de 7% par rapport à l'année précédente.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1991 (n° 51-002 au catalogue)
- o Opérations des transporteurs aériens canadiens, juillet-septembre et avril-juin 1990 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1992.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
 © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, December 1991, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, décembre 1991 (données provisoires)

	December 1991	Change 1991/1990	Year-to-Date 1991	Change Year-to-Date 1991/1990	
OPERATIONAL STATISTICS	Décembre 1991	Variation 1991/1990	Cumulatif 1991	Variation cumulatif 1991/1990	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,096	21.1	13,523	4.6	- Intérieur
- International	453	-3.2	5,960	-11.2	- International
- Total	1,549	12.8	19,483	-0.8	- Total
Passengers - Charter	152	13.4	1,511	-5.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,701	12.9	20,994	-1.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 409 732	3.0	18 025 450	-9.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 639 458	-7.6	22 113 068	-15.5	- International
- Total	3 049 190	-3.0	40 138 519	-13.0	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	347 902	9.8	3 452 367	-13.6	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 397 092	-1.8	43 590 886	-13.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	4 727 885	-3.7	62 286 226	-7.0	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	448 658	5.9	4 322 151	-10.2	bles - Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 176 543	-3.0	66 608 377	-7.2	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	64.5	...	64.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.5	...	79.9	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.6	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	102 408	-20.6	1 311 005	-11.5	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	548	9.9	4 449	-35.7	chandises - Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	102 957	-20.5	1 315 455	-11.6	chandises - Total
Hours Flown	63	14.5	773	11.5	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	245 765	-9.8	3 208 858	-10.5	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1991, Level I air carriers have consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In the year 1991, domestic scheduled passengers increased by 4.6% over last year, while total passenger numbers declined by 1.2%. Total passenger-kilometres declined by 13.0% scheduled in 1991 relative to 1990 despite increases in domestic scheduled and charter passenger-kilometres in the last quarter of 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Au cours de l'année 1991, le nombre de passagers réguliers intérieurs a augmenté de 4.6% par rapport à l'année précédente, pendant que le nombre total de passagers a diminué de 1.2%. Le total des passagers-kilomètres a diminué de 13.0% par rapport à l'année 1990 malgré les augmentations de passagers-kilomètres réguliers intérieurs et d'affrètements enregistrées pendant le quatrième trimestre de 1991.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines, Level I, October, November, December 1991 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month 1991	Change 1991/1990	Year-to-Date 1991	Change Year-to-Date 1991/1990	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois Courant 1991	Variation 1991/1990	Cumulatif 1991	Variation cumulatif 1991/1990	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					
Operating Revenues - Scheduled Services	433,446	-3.1	4,382,178	-2.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,227	4.5	171,419	-1.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	461,082	-3.6	4,700,118	-2.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expense	501,867	-0.8	4,892,763	3.4	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expense	24,050	10.8	249,203	29.7	Total des frais d'intérêt
November					
Operating Revenues - Scheduled Services	367,117	-4.2	4,749,295	-2.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	16,556	12.7	187,975	0.0	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	396,483	-4.4	5,096,601	-2.4	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expense	468,149	-12.7	5,360,912	1.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expense	22,524	20.4	271,727	28.9	Total des frais d'intérêt
December					
Operating Revenues - Scheduled Services	383,156	0.3	5,132,451	-2.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	20,300	-9.4	208,275	-4.8	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	417,663	-5.0	5,514,264	-2.6	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expense	485,008	-3.0	5,845,920	1.4	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expense	22,217	7.8	293,944	27.0	Total des frais d'intérêt

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

In the fourth quarter of 1991 Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$180 million. This is a slight improvement compared to the \$210 million operating loss reported in the fourth quarter of 1990.

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances⁽¹⁾ des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre, novembre, décembre 1991 (données provisoires)

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de \$180 millions pour le quatrième trimestre de 1991. Ceci représente une légère amélioration par rapport à la perte d'exploitation de \$210 millions enregistrée au quatrième trimestre de 1990.

Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$332 million in 1991, compared to the \$106 million operating loss reported for 1990.

Figure 2.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for the Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year.

The third quarter shows an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the first, second and fourth quarters the operating expenses exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 332 millions de dollars pour 1991. En comparaison, ils ont enregistré une perte d'exploitation de \$106 millions au cours de 1990.

La figure 2.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année.

Le troisième trimestre montre un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les premier, deuxième et quatrième trimestres, les dépenses d'exploitation excèdent les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1990 to December 1991

(\$'000,000)

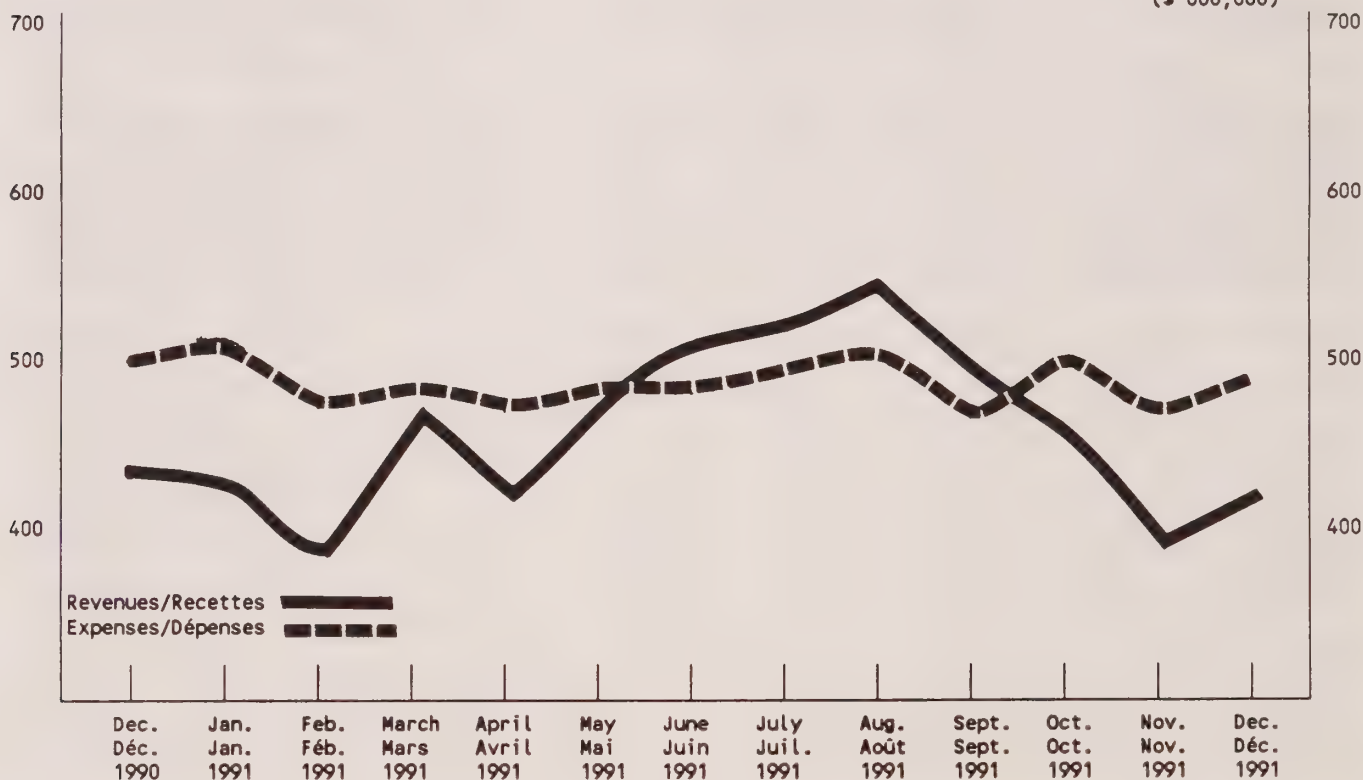


Figure 2.1

Comparaison des recettes et des dépenses d'exploitation de décembre 1990 à décembre 1991

(\$'000,000)

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1991 (Preliminary Data)

Rank 1991	Airports -	Third Quarter 1990	Third Quarter 1991	Change 1991/1990
Rang	Aéroports	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	79 976	75 073	-6.1
2	Vancouver International BC-CB	32 585	34 033	4.4
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUE	20 763	19 882	-4.2
4	Calgary International ALTA-ALB	10 499	10 047	-4.3
5	Montréal/Dorval International QUE-QUE	7 678	6 634	-13.6
6	Winnipeg International MAN	6 827	6 478	-5.1
7	Halifax International NS-NÉ	6 305	6 297	-0.1
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 977	5 321	-23.7
9	Ottawa International ONT	2 157	1 700	-21.2
10	Moncton NB	1 344	1 566	16.5
11	St John's NFLD-TN	1 279	1 206	-5.7
12	Yellowknife NWT-TNO	647	636	-1.6
13	Goose Bay NFLD-TN	487	510	4.7
14	Regina SASK	594	481	-19.0
15	Iqaluit NWT-TNO	525	429	-18.3
16	Norman Wells NWT-TNO	319	326	2.2
17	Kuujuuaq QUE-QUE	490	304	-38.0
18	Saskatoon SASK	395	266	-32.7
19	Resolute Bay NWT-TNO	308	264	-14.4
20	Whitehorse YT-TY	295	253	-14.3
21	Inuvik NWT-TNO	235	224	-4.7
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	258	190	-26.4
23	Thunder Bay ONT	221	185	-16.4
24	Nanisivik NWT-TNO	211	155	-26.6
25	Prince Rupert BC-CB	118	153	29.7
26	Kuujuuarapik QUE-QUE	160	140	-12.5
27	Québec QUE-QUE	178	126	-29.2
28	Cambridge Bay NWT-TNO	106	126	18.9
29	Terrace BC-CB	117	102	-12.8
30	La Grande Rivière QUE-QUE	118	102	-13.6
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		182 172	173 209	-4.9
Total Canada		183 797	174 145	-5.3

Preliminary third quarter 1991 data show that total enplaned and deplaned cargo decreased 5.3% from the same quarter of the previous year.

Only six of the top 30 airports had an increase in cargo volume and most of these gains were marginal. The only airport which had an appreciable gain over the comparison period was Vancouver International with an increase of 1 448 tonnes. For this airport, other international and transborder segment cargo increased by 1 289 tonnes (14.5%) and 385 tonnes (8.4%) respectively, while domestic segment cargo declined by 224 tonnes (-1.2%).

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease handling 4 903 fewer tonnes (-6.1%). Here, domestic and other international segment cargo declined by 12.5% and 5.0% respectively, while transborder cargo increased by 9.2%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Troisième trimestre 1991 (données provisoires)

Rank 1991	Airports -	Third Quarter 1990	Third Quarter 1991	Change 1991/1990
Rang	Aéroports	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	79 976	75 073	-6.1
2	Vancouver International BC-CB	32 585	34 033	4.4
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUE	20 763	19 882	-4.2
4	Calgary International ALTA-ALB	10 499	10 047	-4.3
5	Montréal/Dorval International QUE-QUE	7 678	6 634	-13.6
6	Winnipeg International MAN	6 827	6 478	-5.1
7	Halifax International NS-NÉ	6 305	6 297	-0.1
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 977	5 321	-23.7
9	Ottawa International ONT	2 157	1 700	-21.2
10	Moncton NB	1 344	1 566	16.5
11	St John's NFLD-TN	1 279	1 206	-5.7
12	Yellowknife NWT-TNO	647	636	-1.6
13	Goose Bay NFLD-TN	487	510	4.7
14	Regina SASK	594	481	-19.0
15	Iqaluit NWT-TNO	525	429	-18.3
16	Norman Wells NWT-TNO	319	326	2.2
17	Kuujuuaq QUE-QUE	490	304	-38.0
18	Saskatoon SASK	395	266	-32.7
19	Resolute Bay NWT-TNO	308	264	-14.4
20	Whitehorse YT-TY	295	253	-14.3
21	Inuvik NWT-TNO	235	224	-4.7
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	258	190	-26.4
23	Thunder Bay ONT	221	185	-16.4
24	Nanisivik NWT-TNO	211	155	-26.6
25	Prince Rupert BC-CB	118	153	29.7
26	Kuujuuarapik QUE-QUE	160	140	-12.5
27	Québec QUE-QUE	178	126	-29.2
28	Cambridge Bay NWT-TNO	106	126	18.9
29	Terrace BC-CB	117	102	-12.8
30	La Grande Rivière QUE-QUE	118	102	-13.6
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		182 172	173 209	-4.9
Total Canada		183 797	174 145	-5.3

Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1991, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 5.3% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement six des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises dont la plupart sont légères. Le seul aéroport, l'aéroport international de Vancouver a connu une hausse appréciable de 1 448 tonnes de marchandises par rapport à la période de comparaison. Pour cet aéroport, le volume de marchandises dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 1 289 tonnes (14.5%) et 385 tonnes (8.4%) respectivement, alors que le volume de marchandises dans le secteur intérieur a baissé de 224 tonnes (-1.2%).

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 4 903 tonnes de moins (-6.1%). Pour cet aéroport, les marchandises dans les secteurs intérieur et autre international ont baissé de 12.5% et 5.0% respectivement, alors que les marchandises dans le secteur transfrontalier ont augmenté de 9.2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region, Third Quarters 1989 to 1991 (Preliminary Data)

Region	Third Quarter 1989 Troisième trimestre	Third Quarter 1990 Troisième trimestre	Third Quarter 1991 Troisième trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
				%	%	
Europe	672,394	729,665	542,625	8.5	-25.6	Europe
Southern	172,823	136,021	159,151	-21.3	17.0	Sud
United States	356,823	302,379	266,415	-15.3	-11.9	États-Unis
Total	1,202,040	1,168,065	968,191	-2.8	-17.1	Total

Preliminary third quarter 1991 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 968,191, down 17.1% from the corresponding 1990 figure. Charter operations have gone full circle, back down to the pre-deregulation level of activity that occurred between the third quarter of 1987 and 1988.

Europe was the most popular region with 542,625 passengers during the third quarter of 1991. However, it was the European charter market that experienced the largest decline compared to the other two main regions with 187,040 fewer passengers. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 60.1% of the total European market in the third quarter of 1991. The United Kingdom and France reported 166,304 and 160,112 charter passengers respectively; these totals were 36.7% and 29.9% less than the corresponding third quarter 1990 figures. Very few countries reported increases; for example, Greece up 48.6% to 7,863 passengers, Italy up 5.4% to 40,338 passengers and Poland, up 14.2% to 12,052 passengers.

The United States region dropped 11.9% from the third quarter 1990 figure; this was a continuation of a downward trend begun in 1990. Florida, the largest charter market in the United States with 137,493 visitors, reported a 5.7% decrease from the third quarter of 1990. This was an improvement over the 26.7% decrease reported by this state a year earlier. The remaining charter markets in the United States all showed decreases: Nevada, down 4.9% to 71,812 passengers, California, down 12.4% to 18,834 passengers and Other U.S., down 35.8% to 38,276 passengers.

The Southern region made a quick recovery to regain most of the charter passengers lost in the same quarter of the previous year. Of its three largest charter markets, only the Dominican Republic reported a decrease (-4.3%); both Mexico and Cuba reported sizeable increases of 27.9% and 22.7% respectively. Other notable increases were: the Bahamas, from 428 to 7,439 passengers, Costa Rica, up 87.8% to 5,432 passengers and Haiti, up 223.7% to 5,186 passengers.

For further information, please contact K. Tieman (819) 997-6173.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, troisièmes trimestres 1989 à 1991 (données provisoires)

Les données provisoires du troisième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 968,191, soit une diminution de 17.1% comparée à la même période en 1990. Les mouvements d'affrètement sont revenus à leur point de départ, soit au niveau d'activité d'avant la déréglementation qui est survenue entre le troisième trimestre de 1987 et 1988.

Au cours du troisième trimestre de 1991, l'Europe était la région la plus populaire avec 542,625 passagers. Cependant, c'est le marché européen d'affrètement qui a enregistré la plus forte baisse comparativement aux deux autres principales régions, soit 187,040 passagers de moins. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètement de l'Europe, ont compté ensemble pour 60.1% du marché total de l'Europe au troisième trimestre de 1991. Le Royaume-Uni et la France ont rapporté 166,304 et 160,112 passagers d'affrètement respectivement. Ces totaux sont en baisse de 36.7% et 29.9% par rapport au troisième trimestre de 1990. Très peu de pays ont enregistré des augmentations; par exemple, la Grèce, a connu une hausse de 48.6% pour atteindre 7,863 passagers, l'Italie, une hausse de 5.4% pour s'établir à 40,338 passagers et la Pologne, une hausse de 14.2% pour se chiffrer à 12,052 passagers.

La région des États-Unis a chuté de 11.9% par rapport au troisième trimestre de 1990. Ceci est un prolongement de sa tendance à la baisse qui a débuté en 1990. La Floride, le plus gros marché d'affrètement aux États-Unis avec 137,493 visiteurs, a connu une baisse de 5.7% par rapport au troisième trimestre de 1990. Ce fut une amélioration comparativement à la baisse de 26.7% enregistrée par cet État une année plus tôt. Les autres marchés d'affrètement des États-Unis ont tous rapporté des baisses: le Nevada a chuté à 71,812 passagers (-4.9%), la Californie à 18,834 passagers (-12.4%) et Autres É.-U. à 38,276 passagers (-35.8%).

La région du Sud a vite récupéré la plupart de ses passagers des vols nolisés perdus au cours du même trimestre de l'année précédente. Parmi ses trois principaux marchés d'affrètement, seulement la République Dominicaine a rapporté une baisse (-4.3%). Le Mexique et Cuba ont rapporté d'assez fortes augmentations, soit 27.9% et 22.7% respectivement. D'autres augmentations remarquables furent observées, à savoir, les Bahamas, de 428 à 7,439 passagers, Costa Rica, en hausse de 87.8% à 5,432 passagers et Haïti, en hausse de 223.7% à 5,186 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.

TABLE 5.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, March 1991
(Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1991
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,019
2	Vancouver Int'l. BC-CB	22,673
3	Boundary Bay BC-CB	21,378
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,371
5	St Hubert QUE-QUE	16,673
6	Victoria Int'l. BC-CB	16,323
7	Montréal Int'l. QUE-QUE	15,927
8	Abbotsford BC-CB	15,875
9	Springbank ALTA-ALB	14,339
10	Toronto Buttonville ONT	13,071
11	Ottawa Int'l. ONT	12,946
12	Winnipeg MAN	11,361
13	Québec QUE-QUE	11,358
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,421
15	London ONT	9,604
16	Hamilton City ONT	9,536
17	Pitt Meadows BC-CB	9,530
18	St. Andrews MAN	9,009
19	Thunder Bay ONT	8,631
20	North Bay ONT	8,626
21	Saskatoon SASK	8,562
22	Toronto Island ONT	8,312
23	Halifax Int'l. NS-NE	8,256
24	Villeneuve ALTA-ALB	8,010
25	Langley BC-CB	7,887
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		323,698
Total - Transport Canada Towers (59)/		
Total - Tours de Transports Canada (59)		461,556

TABLEAU 5.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, mars 1991 (données provisoires)

Change March 1991/1990	Year-to- date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Variation Mars	Cumulatif	Variation cumulative
%		%
-12.3	79,835	-8.3
-11.8	64,451	-6.9
8.2	50,430	5.6
-6.1	52,434	-4.1
-25.2	41,075	-17.7
-11.9	43,785	-6.8
-15.7	45,893	-13.9
-9.1	42,193	6.3
1.5	38,565	15.4
-25.8	35,180	-19.7
-18.7	39,455	-11.4
-9.4	32,988	-9.7
-4.9	29,052	-1.0
-19.2	29,403	-13.9
-3.7	23,155	-10.1
-6.2	24,686	-13.4
-21.1	24,218	-7.1
-25.7	26,713	-22.6
-4.3	23,432	-5.0
-10.5	24,216	6.9
-20.2	23,437	-17.5
-1.0	21,579	2.7
-22.6	24,567	-15.4
-31.7	21,381	-18.5
-31.5	18,707	-27.7
-13.5	880,830	-8.5
-14.3	1,256,480	-7.8

In March 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 14.3% from March 1990. Itinerant movements decreased by 12.5% to 283,520 while local movements decreased by 17.0% to 178,036 compared to the same month last year.

In the first three months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.8% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 7.3% to 788,112 while local movements decreased by 8.5% to 468,368.

The largest percentage increase in March was 109.9% at Kamloops, B.C. The largest decrease was 52.6% at Whitehorse, Y.T.

Au cours du mois de mars 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 14.3% par rapport au mois de mars 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 283,520, soit une diminution de 12.5% par rapport au mois de mars 1990, alors que les mouvements locaux ont diminué de 17.0% pour atteindre 178,036.

Au cours des trois premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7.8% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 788,112, soit une diminution de 7.3%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8.5% pour s'établir à 468,368.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Kamloops, C.B., soit 109.9%. La plus forte diminution a été enregistrée à Whitehorse, T.Y., soit 52.6%.

TABLE 6.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, February 1991 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1991	Change February 1991/1990	Year-to-date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	Variation Février	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,498	-5.4	52,816	-6.0
2	Vancouver Int'l. BC-CB	20,510	-0.7	41,778	-4.0
3	Boundary Bay BC-CB	17,326	28.8	29,052	3.7
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,155	-3.7	34,063	-3.0
5	Montréal Int'l. QUE-QUE	14,757	-13.9	29,966	-12.9
6	Abbotsford BC-CB	14,637	25.8	26,318	18.3
7	Victoria Int'l. BC-CB	14,380	7.9	27,462	-3.4
8	Ottawa Int'l. ONT	13,870	-0.6	26,677	-6.8
9	St. Hubert QUE-QUE	13,806	-6.0	24,402	-11.8
10	Springbank ALTA-ALB	11,549	27.7	24,306	25.9
11	Toronto Buttonville ONT	11,549	-14.6	22,109	-15.5
12	Winnipeg MAN	10,454	-16.0	21,627	-9.9
13	Québec QUE-QUE	9,449	1.7	17,694	1.8
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,167	-10.1	18,982	-10.7
15	Sudbury ONT	8,995	69.2	17,983	62.1
16	Pitt Meadows BC-CB	8,917	33.7	14,688	5.0
17	St. Andrews MAN	8,684	-18.5	17,704	-21.0
18	Halifax Int'l. NS-NE	8,008	-8.9	16,311	-11.2
19	Hamilton City ONT	7,830	-12.6	15,150	-17.3
20	Thunder Bay ONT	7,697	0.8	14,801	-5.4
21	Saskatoon SASK	7,583	-16.5	14,875	-15.8
22	North Bay ONT	7,552	20.7	15,590	19.7
23	London ONT	7,313	-1.4	13,551	-14.2
24	Toronto Island ONT	7,198	15.9	13,267	5.2
25	Moncton NB	6,771	0.9	12,937	-6.2
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		289,655	0.9	563,861	-3.6
Total - Transport Canada Towers (59)/					
Total - Tours de Transports Canada (59)		410,212	0.7	794,924	-3.6

In February 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports increased by 0.7% from February 1990. Itinerant movements decreased by 1.5% to 255,373 while local movements increased by 4.5% to 154,839 compared to the same month last year.

In the first two months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.6% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 4.2% to 504,592 while local movements decreased by 2.5% to 290,332.

The largest percentage increase in February was 137.6% at St Honoré, Qué. The largest decrease was 34.2% at Brandon, Man.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 6.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, février 1991 (données provisoires)

Au cours du mois de février 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 0.7% par rapport au mois de février 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 255,373, soit une diminution de 1.5% par rapport au mois de février 1990, alors que les mouvements locaux ont augmenté de 4.5% pour atteindre 154,839.

Au cours des deux premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3.6% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 504,592, soit une diminution de 4.2%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 2.5% pour s'établir à 290,332.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St Honoré, Qué., soit 137.6%. La plus forte diminution a été enregistrée à Brandon, Man., soit 34.2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 7.

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers, by World Area 1990 (Preliminary Data)

World Area	1989	1990	Change 1990/1989 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	187.0	185.6	-0.8	Afrique (1)
Asia (2)	1,081.5	1,320.5	22.1	Asie (2)
Europe (3)	3,026.6	3,019.5	-0.2	Europe (3)
Pacific (4)	191.4	190.2	-0.6	Pacifique (4)
South (5)	953.9	998.0	4.6	Sud (5)
United States (6)	8,296.8	9,090.7	9.6	États-Unis (6)
Total	13,737.2	14,804.5	7.8	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other islands adjacent thereto).
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).
 (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1990, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 14.8 million, up 7.8% compared to a year earlier.

As shown in Table 7, three of the six regions (i.e. Asia, South and United States) exhibited an increase in their passenger volumes from/to Canada. The largest increase originated from the Canada-United States market, with the absolute number of passengers rising by nearly 794,000 (9.6%). The Canada-Asia market experienced the largest growth in percentage terms, with an increase of 22.1% (239,000 passengers) in 1990 compared to 1989.

The increases in the scheduled international traffic were due both to internal and external conditions such as: the introduction of international scheduled services from/to Canada by Viasa during the fourth quarter of 1989 and by Scandinavian Airlines System (SAS) in 1990; the addition of new routes linking Canada with United States and several Southern and Asian countries (for example, Dallas, Hawaii, New York, the Bahamas, Jamaica and Taiwan were given greater access to the international airports of Calgary, Montréal, Toronto and Vancouver); suspended operations of several charter air carriers observed in 1989 and 1990; the liberalization of travel coupled with the expanding economies in many countries of southeast Asia.

TABLEAU 7.

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux réguliers, selon la région du monde 1990 (données provisoires)

World Area	1989	1990	Change 1990/1989 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	187.0	185.6	-0.8	Afrique (1)
Asia (2)	1,081.5	1,320.5	22.1	Asie (2)
Europe (3)	3,026.6	3,019.5	-0.2	Europe (3)
Pacific (4)	191.4	190.2	-0.6	Pacifique (4)
South (5)	953.9	998.0	4.6	Sud (5)
United States (6)	8,296.8	9,090.7	9.6	États-Unis (6)
Total	13,737.2	14,804.5	7.8	Total

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Îles Canaries).
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes).
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

En 1990, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 14.8 millions, soit une hausse de 7.8% par rapport à l'année précédente.

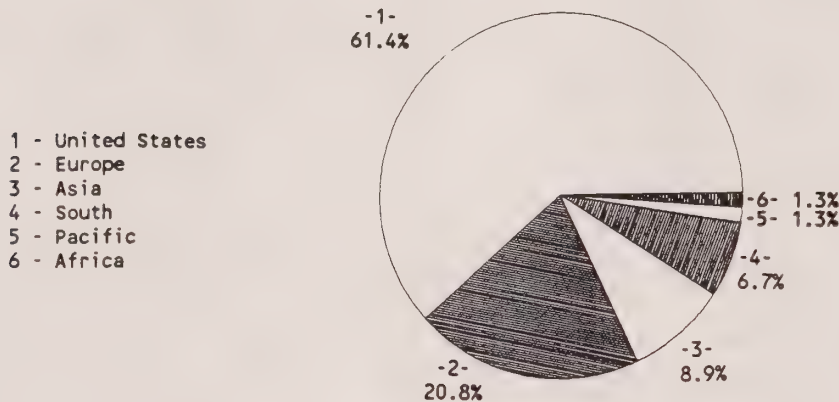
Tel qu'indiqué au tableau 7, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans trois des six régions (c.-à-d. Asie, Sud et États-Unis). C'est le marché Canada-États-Unis qui a affiché la plus forte hausse, alors que le nombre absolu de passagers s'est accru de près de 794,000 (9.6%). Le marché Canada-Asie a enregistré une importante croissance en terme de pourcentage, avec une hausse de 22.1% (239,000 passagers) en 1990 comparativement à 1989.

Les hausses dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes tels que: l'inauguration de services internationaux réguliers en provenance ou à destination du Canada par Viasa au cours du quatrième trimestre de 1989 et par Scandinavian Airlines System (SAS) en 1990; l'addition de plusieurs vols reliant le Canada et les États-Unis ainsi que des pays du Sud et de l'Asie (par exemple, l'accès aux aéroports internationaux de Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver a été élargi pour Dallas, Hawaii, New York, les Bahamas, la Jamaïque et Taiwan); le phénomène de la disparition de quelques transporteurs nolisés observés en 1989 et 1990; la libéralisation des voyages ainsi que les économies en expansion dans plusieurs pays du Sud-est asiatique.

As illustrated in Figure 7.1, in 1990, Canada's prime international market has been the United States with 61.4% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 20.4% of international traffic while Asia accounted for 8.9% and the South for 6.7%. The remaining sector market shares were small: Africa and the Pacific region hovered around the 1% mark.

Figure 7.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1990

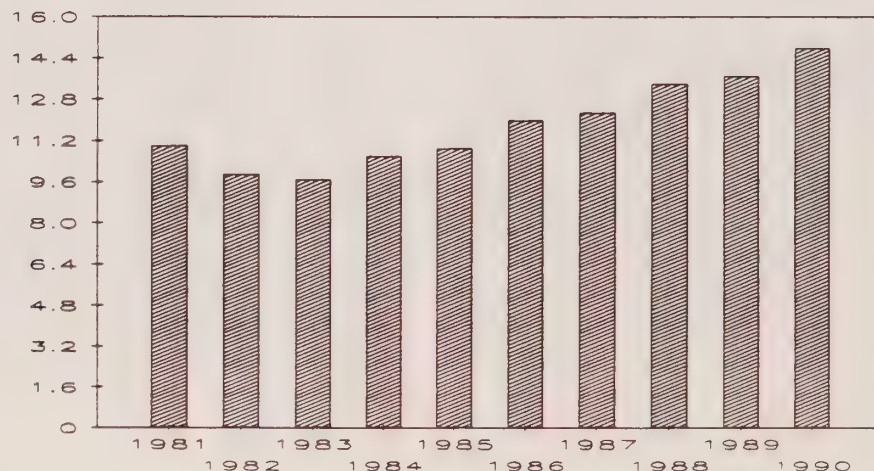


There have been some volume changes in overall international travel since the beginning of the decade (see Figure 7.2). In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined in 1982 and 1983, but increased again in 1984. From 1984 to 1990, there was an increasing trend with a peak occurring in 1990. Figure 7.3 shows that through the years, the international distribution of passengers experienced some fluctuations. Between 1981 and 1990, the market share for these passengers decreased from 67.6% to 61.4% for the United States, while it rose from 17.6% to 20.4% for Europe and from 4.1% to 8.9% for Asia. For the other regions, the share declined slightly, with a loss of 1.4 percentage points.

Figure 7.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1981-1990

('000,000)



Comme l'indique la figure 7.1, en 1990, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 61.4% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 20.4% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 8.9% et le marché du Sud 6.7%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 7.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région du monde, 1990

- 1 - États-Unis
- 2 - Europe
- 3 - Asie
- 4 - Sud
- 5 - Pacifique
- 6 - Afrique

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis le début de la décennie (voir figure 7.2). En 1981, 11.0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé en 1982 et 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1990, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1990. La figure 7.3 montre qu'au cours des années, la répartition internationale des passagers a subi certaines variations. Entre 1981 et 1990, la part du marché pour ces passagers est passée de 67.6% à 61.4% pour les États-Unis, alors qu'elle a augmenté de 17.6% à 20.4% pour l'Europe et de 4.1% à 8.9% pour l'Asie. Pour les autres régions, la part s'est affaïssée légèrement, avec une perte de 1.4 point de pourcentage.

Figure 7.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations, 1981-1990

Passengers - Passagers

Figure 7.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1981-1990

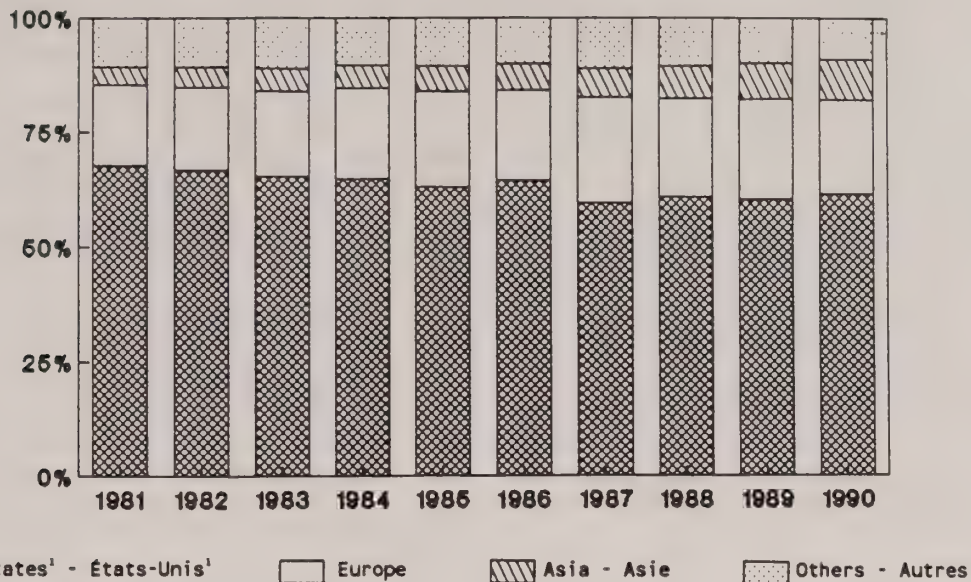


Figure 7.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part de chaque secteur, 1981-1990

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1990, the number of international scheduled passengers was 2.9 times larger than the 5.0 million international charter passengers. Figure 7.4 shows that from 1981 to 1990, the evolution of international scheduled traffic has been slightly different from the evolution of international charter traffic. In 1981, the charter traffic was 23.8% of the scheduled traffic; by 1990, this proportion had increased to 34.0%.

Le trafic des vols internationaux réguliers dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1990, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux réguliers a été de 2.9 fois supérieur aux 5.0 millions de passagers des affrètements aériens internationaux. La figure 7.4 montre que de 1981 à 1990, l'évolution du trafic des vols internationaux réguliers a été légèrement différente de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1981, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 23.8% de celui des vols réguliers; en 1990, cette proportion s'établissait à 34.0%.

Figure 7.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1981-1990

('000,000)

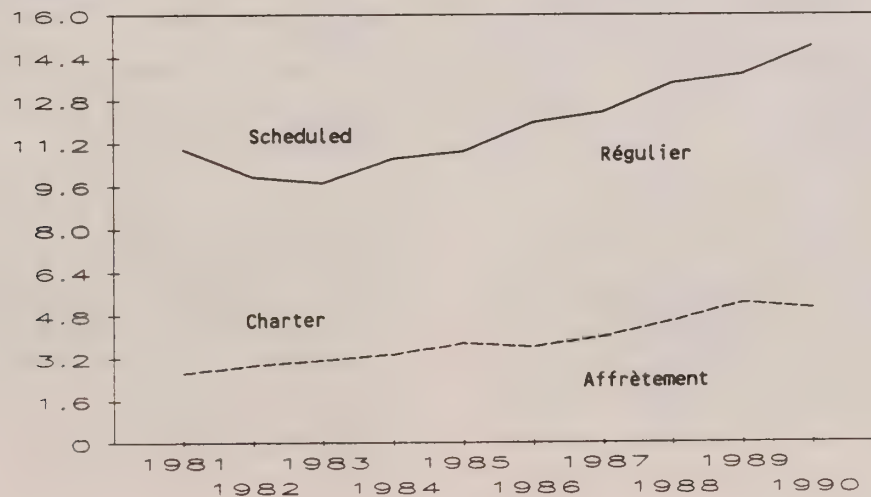


Figure 7.4

Passagers des vols internationaux réguliers versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981-1990

For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

⁽¹⁾ It should be noted that prior to 1984, the traffic of Puerto Rico was included in the Southern market in these data.

⁽¹⁾ Il convient de noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

January 1992

Janvier 1992

SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:
Publications Sales
Statistics Canada
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
For faster service call
Toll free 1-800-267-6677

(Please print)

Company _____
Dept _____
Attention _____
Address _____
City _____ Tel _____
Province _____ Postal Code _____

☐ Purchase Order Number (Please enclose)

☐ Payment enclosed \$ _____

CHARGE TO MY

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistics Canada

Account No

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Expiry date

--	--	--	--	--	--

☐ Bill me later

My client reference number is _____

Signature _____

Catalogue No	Title	Quantity	Price	G S T 7%	Total

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications, Canadian customers pay in Canadian funds U.S.A. and foreign clients please pay in US\$, drawn on a U.S. bank

PF #
03651

BON DE COMMANDE

Postez à:
Vent de publications
Statistique Canada
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
Pour service plus rapide
Téléphonez sans frais
1-800-267-6677

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____
Service _____
Attention _____
Adresse _____
Ville _____ Tel _____
Province _____ Code postal _____

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus \$ _____

PORTEZ A MON COMPTE.

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistique Canada

N° de compte

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Date d'expiration

--	--	--	--	--	--

☐ Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client _____

Signature _____

N° au catalogue	Title	Quantité	Prix	T P S 7%	Total

Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ US tirés d'une banque américaine

PF #
03651



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 4

HIGHLIGHTS

- o In January 1992 Canadian Level I air carriers reported no change in total passenger-kilometres relative to last year.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary third quarter 1991 data indicated that the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver and Ottawa-Toronto. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 31% and 24% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 8%.
- o For the scheduled transborder services, the top three city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported decreases of 14%, 17% and 11% respectively, between the third quarter 1991 and the third quarter 1990.
- o Total passengers enplaned and deplaned during the third quarter of 1991 decreased by 10% over the same period of the previous year.
- o In April 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 8% from April 1990.

Recent Releases

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, October-December 1990 and January-March 1991. (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1992.

Vol. 24, N° 4

FAITS SAILLANTS

- o Au cours du mois de janvier 1992 les transporteurs aériens canadiens de niveau I n'ont montré aucun changement du total des passagers-kilomètres.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes, furent: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver et Ottawa-Toronto. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de 31% et 24% respectivement, alors que Toronto-Vancouver a connu une hausse de 8%.
- o Pour les services réguliers transfrontaliers, les trois premières paires de villes furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de villes ont enregistré des baisses de 14%, 17% et 11% respectivement entre le troisième trimestre de 1991 et le troisième trimestre de 1990.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a diminué de 10% au cours du troisième trimestre de 1991 comparé à la même période de l'année précédente.
- o Au cours du mois d'avril 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8% par rapport au mois d'avril 1990.

Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens canadiens, octobre-décembre 1990 et janvier-mars 1991. (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1992.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or
 transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical,
 photocopying, recording or otherwise without prior written permission from
 Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa,
 Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
 © Ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits
 réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la
 présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
 enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique,
 photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvre-
 ment, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division
 des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, January 1992, (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	January 1991	January 1992	Change 1992/1991	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	janvier 1991	Janvier 1992	Variation 1992/1991	
	'000	'000	%	
Scheduled and Charter Services				Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled				Passagers - Réguliers
- Domestic	990	987	-0.3	- Intérieur
- International	472	468	-0.8	- International
- Total	1,462	1,455	-0.5	- Total
Passengers - Charter	168	200	19.0	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,630	1,655	1.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres -				Passagers-kilomètres -
Scheduled	1 254 982	1 341 780	6.9	Réguliers - Intérieur
- International	1 740 691	1 631 282	-6.3	- International
- Total	2 995 673	2 973 062	-0.8	- Total
Passenger-kilometres -				Passagers-kilomètres -
Charter	436 553	460 196	5.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 432 206	3 433 258	0.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 194 248	4 839 667	-6.8	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponi-
Charter	565 449	561 782	-0.6	bles - Affrètements
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 759 697	5 401 449	-6.2	bles - Total
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -
Scheduled %	57.7	61.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -
Charter %	77.2	81.9	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -
Total %	59.6	63.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	102 558	87 852	-14.3	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	629	550	-12.5	chandises - Affrètements
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de mar-
Total	103 187	88 402	-14.3	chandises - Total
Hours Flown	65	65	0.0	Heures de vol
All Operations				Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	283 956	252 781	-11.0	Consommation de carburant à
				turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Since January 1991, Level I air carriers have consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Data reported by Canadian Level I air carriers on scheduled services show that while domestic passenger-kilometres increased by 6.9%, international passenger-kilometres decreased by 6.3% relative to January 1991. Total passenger-kilometres showed no change.

Les données déclarées par les principaux transporteurs aériens canadiens sur les services réguliers indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a augmenté de 6.9% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a diminué de 6.3% par rapport à janvier 1991. Le total des passagers-kilomètres n'a montré aucun changement.

For further information, please contact Mr. B. Snider at (819) 997-6195.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks à (819) 997-6190.

TABLE 2.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and
Destination Statistics - Third Quarter 1991
(Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1990	Third Quarter 1991
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre
		No. - Nbre	%
1	Montréal - Toronto	365,150	251,390
2	Toronto - Vancouver	201,260	216,830
3	Ottawa - Toronto	168,690	128,430
4	Calgary - Toronto	118,890	117,260
5	Calgary - Vancouver	113,710	114,400
6	Toronto - Winnipeg	98,790	89,890
7	Halifax - Toronto	95,280	89,430
8	Edmonton - Vancouver	88,050	79,250
9	Edmonton - Toronto	86,250	77,960
10	Montréal - Vancouver	52,120	55,360
11	Calgary - Edmonton	58,420	54,330
12	Vancouver - Winnipeg	48,560	47,290
13	Thunder Bay - Toronto	48,900	40,830
14	St. John's - Toronto	39,050	40,190
15	Ottawa - Vancouver	40,780	38,870
16	Vancouver - Victoria	39,970	32,250
17	Calgary - Montréal	33,080	30,460
18	Halifax - Montréal	37,000	29,670
19	Halifax - Ottawa	32,690	29,550
20	Calgary - Winnipeg	29,110	28,100
21	Calgary - Ottawa	24,660	26,100
22	Prince George - Vancouver	29,050	24,810
23	Halifax - St. John's	27,060	24,740
24	Regina - Toronto	28,020	24,000
25	Québec - Toronto	30,250	23,960
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,934,790	1,715,350
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,438,590	3,041,550

Preliminary third quarter 1991 data indicated that the top three city-pairs, as usual, were: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver and Ottawa-Toronto. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 31.2% and 23.9% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 7.7%.

During the third quarter 1991, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3.0 million for all city-pairs, down 11.5% compared to the third quarter 1990. However, this was less of a decrease compared to those recorded in the first and second quarters 1991, 17.8% and 16.9% respectively. This explains the 15.0% decrease, on a cumulative basis, for January-September 1991 compared to the same period in 1990.

Of the top 25 city-pairs, 20 reported decreases ranging from 0.2% for Halifax-Montréal to 31.2% for Montréal-Toronto during the third quarter 1991, while on a cumulative basis, for January-September 1991, all 25 top city-pairs reported decreases.

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des
passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur
- Troisième trimestre 1991 (données provisoires)

Change Third Quarter 1991/1990	Jan.- Sept. 1990	Jan.- Sept. 1991	Change Jan.- Sept. 1991/1990
Variation Troisième trimestre	Jan.- sept.	Jan.- sept.	Jan.- sept.
			%
	1,098,120	841,070	-23.4
	529,820	486,080	-8.2
	581,170	484,430	-16.7
	328,140	281,370	-14.3
	316,770	291,800	-7.9
	270,550	229,760	-15.1
	246,930	218,630	-11.5
	247,520	214,250	-13.4
	225,200	183,510	-18.5
	133,310	131,500	-1.4
	219,000	192,060	-12.3
	128,700	113,710	-11.7
	148,440	127,650	-14.0
	97,630	92,300	-5.5
	112,820	101,880	-9.7
	110,690	90,250	-18.5
	83,600	75,110	-10.2
	107,680	86,540	-19.6
	93,880	86,150	-8.2
	90,560	83,110	-8.2
	67,600	66,410	-1.8
	98,500	77,410	-21.4
	80,830	72,230	-10.6
	71,310	59,710	-16.3
	92,200	70,380	-23.7
	5,580,970	4,757,300	-14.8
	9,932,810	8,438,980	-15.0

Les données provisoires du troisième trimestre de 1991 indiquent que les trois premières paires de villes, comme d'habitude, furent: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver et Ottawa-Toronto. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de 31.2% et 23.9% respectivement, alors que Toronto-Vancouver a connu une hausse de 7.7%.

Au cours du troisième trimestre de 1991, le nombre de passagers voyageant sur des vols réguliers s'est chiffré à 3.0 millions pour toutes les paires de villes, une baisse de 11.5% par rapport au troisième trimestre de 1990. Cependant, cette baisse est moins forte comparativement à celles enregistrées au premier et au deuxième trimestres de 1991, soit 17.8% et 16.9% respectivement, ce qui a entraîné une baisse cumulative, janvier-septembre 1991, de 15.0% par rapport à la même période de 1990.

Parmi les 25 premières paires de villes, 20 ont rapporté des baisses allant de 0.2% pour Halifax-Montréal à 31.2% pour Montréal-Toronto au cours du troisième trimestre de 1991, tandis que sur une base cumulative, janvier-septembre 1991, toutes les 25 premières paires de villes ont rapporté des baisses.

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics - Third Quarter 1991 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1990	Third Quarter 1991
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination de passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier - Troisième trimestre 1991 (donnés provisoires)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1990	Third Quarter 1991	Change Third Quarter 1991/1990	Jan.- Sept. 1990	Jan.- Sept. 1991	Change Jan.- Sept. 1991/1990
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation Troisième trimestre	Jan.- sept.	Jan.- sept.	Variation Jan.- sept.

	No.- Nbre		%	No.-Nbre.		%	
1	Toronto - New York	239,750	206,690	-13.8	634,000	540,240	-14.8
2	Montréal - New York	103,880	85,980	-17.2	283,060	247,120	-12.7
3	Toronto - Chicago	90,640	80,950	-10.7	245,600	224,610	-8.5
4	Toronto - Los Angeles	75,220	71,120	-5.5	200,960	176,070	-12.4
5	Vancouver - Los Angeles	74,150	67,070	-9.5	202,140	168,330	-16.7
6	Toronto - Boston	74,740	63,630	-14.9	201,480	174,100	-13.6
7	Toronto - San Francisco	58,130	58,030	-0.2	143,860	139,130	-3.3
8	Toronto - Miami	51,540	55,840	8.3	152,680	167,610	9.8
9	Vancouver - San Francisco	58,860	53,110	-9.8	122,460	130,070	6.2
10	Montréal - Miami	31,370	32,700	4.2	125,220	122,130	-2.5
11	Toronto - Tampa/St. Petersburg	34,480	31,380	-9.0	156,760	136,370	-13.0
12	Vancouver - Seattle/Tacoma	51,170	30,790	-39.8	95,650	67,200	-29.7
13	Calgary - Los Angeles	36,120	30,550	-15.4	101,770	86,450	-15.1
14	Montréal - Los Angeles	23,780	29,330	23.3	59,550	65,950	10.7
15	Montréal - Chicago	18,150	28,670	58.0	38,280	72,900	90.4
16	Montréal - Boston	30,250	26,200	-13.4	87,760	71,070	-19.0
17	Toronto - Philadelphia	26,910	24,760	-8.0	77,430	65,960	-14.8
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,390	22,840	2.0	66,430	62,400	-6.1
19	Halifax - Boston	21,460	21,880	2.0	48,220	48,520	0.6
20	Vancouver - New York	21,850	20,550	-5.9	49,200	49,310	0.2
21	Calgary - San Francisco	20,550	19,810	-3.6	50,180	45,430	-9.5
22	Montréal - San Francisco	15,360	19,420	26.4	34,990	41,870	19.7
23	Vancouver - Hawaii/Hawai	14,820	19,370	30.7	72,350	76,560	5.8
24	Toronto - Atlanta	19,800	18,920	-4.4	56,440	46,670	-17.3
25	Toronto - Washington/Baltimore	27,780	18,300	-34.1	88,020	59,880	-32.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus							
		1,137,890	1,715,350	-8.5	3,394,490	3,085,950	-9.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes							
		2,245,910	3,041,550	-8.1	6,853,830	6,220,690	-9.2

For the scheduled transborder services, the top three city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported decreases of 13.8%, 17.2% and 10.7% respectively between the third quarter 1991 and the third quarter 1990.

During this quarter, the number of passengers travelling on scheduled transborder services totalled 2.2 million, down 8.1% from the same quarter 1990.

For the first nine months of 1991, 6.2 million scheduled passengers travelled between Canada and the United States, down 9.2% over the same period last year. Of the 25 top city-pairs, eight reported increases, the largest of which was the Montréal-Chicago market. This was largely attributed to an increased level of passengers reported by American Airlines for this city-pair. The remaining 17 city-pairs reported decreases ranging from 2.5% to 32.0%.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Pour les services réguliers transfrontaliers, les trois premières paires de villes furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de villes ont enregistré des baisses de 13.8%, 17.2% et 10.7% respectivement entre le troisième trimestre de 1991 et le troisième trimestre de 1990.

Au cours de ce trimestre de 1991, le nombre de passagers voyageant sur des vols réguliers s'est chiffré à 2.2 millions, une baisse 8.1% par rapport au même trimestre de 1990.

Au cours des neuf premiers mois de 1991, 6.2 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre le Canada et les États-Unis, une baisse de 9.2% par rapport à la même période de l'année dernière. Parmi les 25 premières paires de villes, huit ont enregistré des augmentations, la plus forte a été enregistrée pour le marché Montréal-Chicago. Ceci est en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de passagers rapportés par American Airlines pour cette paire de villes. Les autres paires de villes ont rapporté des baisses allant de 2.5% à 32.0%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1991. (Preliminary Data)

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1991/1990
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation troisième trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT	4,278,266	295,302	686,546	5,260,114	-9.0
2	Vancouver International BC-CB	2,040,449	527,636	168,820	2,736,905	-4.7
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	1,116,482	286,765	35,092	1,438,339	-15.6
4	Calgary International ALTA-ALB	1,038,335	217,425	79,622	1,335,422	0.8
5	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUE	446,731	10,118	261,152	718,001	-5.5
6	Halifax International NS-NE	421,997	246,354	16,993	685,344	-9.4
7	Ottawa International ONT	443,640	124,813	11,208	579,661	-13.0
8	Winnipeg International MAN	449,784	78,422	17,154	545,360	-9.5
9	Edmonton International ALTA-ALB	473,868	14,752	42,832	531,452	-8.3
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	92,921	115,694	59	208,674	-7.6
11	Victoria International BC-CB	24,884	153,239	5,121	183,244	-8.7
12	St John's Nfld-TN	106,025	68,293	5,110	179,428	-13.1
13	Québec QUE-QUE	31,873	112,435	30,741	175,049	-4.5
14	Saskatoon SASK	86,585	57,268	670	144,523	-11.4
15	Regina SASK	91,970	45,783	4,430	142,183	-13.0
16	Thunder Bay ONT	74,179	52,499	2,727	129,405	-6.6
17	Kelowna BC-CB	-	71,572	431	72,003	-24.7
18	London ONT	-	59,936	2,617	62,553	-1.9
19	Charlottetown PEI-IPÉ	16,261	45,885	-	62,146	-14.4
20	Yellowknife NWT-TNO	24,366	33,283	-	57,649	-7.5
21	Moncton NB	23,933	33,661	6	57,600	-28.6
22	Prince George BC-CB	34,744	19,234	-	53,978	-21.9
23	Saint John NB	18,358	34,089	-	52,447	-15.8
24	Fredericton NB	21,029	30,809	16	51,854	-23.5
25	Sudbury ONT	-	50,820	-	50,820	-12.1
26	Sault Ste Marie ONT	-	42,328	-	42,328	-15.4
27	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	40,672	-	40,672	-12.3
28	Windsor ONT	-	36,122	4,038	40,160	-24.7
29	Sydney NS-NE	-	39,554	77	39,631	-19.4
30	Whitehorse YT-YUK	36,422	2,676	6	39,104	-12.4
31	Deer Lake Nfld-TN	5,750	32,686	-	38,436	-19.9
32	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	38,415	-	38,415	-20.9
33	Sept-Îles QUE-QUE	-	36,364	-	36,364	-5.4
34	Timmins ONT	-	35,342	-	35,342	-23.8
35	Toronto Island ONT	-	32,297	-	32,297	-53.4
36	Gander International Nfld-TN	-	26,049	6,125	32,174	1.2
37	Nanaimo BC-CB	-	30,152	-	30,152	-8.5
38	Fort St John BC-CB	-	25,141	-	25,141	-28.6
39	Kamloops BC-CB	-	24,983	-	24,983	-16.6
40	Grande Prairie ALTA-ALB	-	23,779	-	23,779	-5.0
41	Goose Bay Nfld-TN	7,311	15,496	745	23,552	-11.6
42	Iqaluit NTW-TNO	5,081	18,410	-	23,491	9.8
43	Terrace BC-CB	13,812	9,330	-	23,142	-20.2
44	Campbell River BC-CB	-	23,002	-	23,002	-19.6
45	Castlegar BC-CB	-	21,861	-	21,861	-11.1
46	Val d'Or QUE-QUE	3,647	17,797	-	21,444	-21.6
47	North Bay ONT	-	21,378	-	21,378	-20.9
48	Prince Rupert BC-CB	17,403	3,501	-	20,904	-41.8
49	Lethbridge ALTA-ALB	-	19,941	-	19,941	-24.1
50	La Grande Rivière QUE-QUE	12,995	6,570	-	19,565	11.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		11,459,101	3,409,933	1,382,378	16,251,412	-6.3
Total Canada		11,533,761	4,067,570	1,386,357	16,987,688	-9.5

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre 1991 (données provisoires)

TABLE 5.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - Third Quarters 1990 and 1991 (Preliminary Data)

Sector/ Type of Service	Third Quarter 1990 troisième trimestre	Third Quarter 1991 troisième trimestre	Change Third Quarter 1991/1990 Variation troisième trimestre %	Secteur/ Genre de service
Domestic	12,758,221	11,328,975	-11.2	Intérieurs
Transborder	3,553,532	3,273,021	-7.9	Transfrontaliers
Other International	2,451,638	2,385,692	-2.7	Autres internationaux
Major Scheduled Services	12,561,307	11,533,761	-8.2	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	4,677,614	4,067,570	-13.0	et locaux
Major Charter Services	1,524,470	1,386,357	-9.1	Principaux services d'affrètement

Overall

Preliminary third quarter 1991 data showed a substantial decrease in enplaned and deplaned passengers compared to the same quarter of the previous year. Total traffic declined by 9.5% (1,775,703 passengers). Of the top 50 airports, 46 had a decrease in traffic over the comparison period.

Calgary was the only major airport which did not have a decline in traffic over the comparison period. It had a marginal increase of 0.8% (10,512 passengers). Although major scheduled services traffic dropped by 82,702 passengers at this airport, regional and local scheduled services and major charter services had increases of 63,752 and 29,462 passengers respectively.

Major Scheduled Services

Traffic on major scheduled services declined by 8.2% (1,027,546 passengers). On a sector basis, domestic and transborder traffic declined by 943,785 passengers (-11.6%) and 173,045 passengers (-6.1%) respectively. Other international traffic increased by 82,284 passengers (5.6%).

Regional and Local Scheduled Services

Regional and local scheduled services had the largest relative decline in traffic of the three types of services carrying 13.0% fewer passengers. Seven of the top ten airports for regional and local scheduled traffic had double-digit percentage decreases in passengers. Lester B. Pearson (-31.4%) and Montréal/Dorval International (-28.6%) had the largest relative (and absolute) declines.

Major Charter Services

Domestic segment charter continued its upward trend with an increase of 13.4% over the comparison period. In contrast, transborder and other international charter declined by 11.1% and 18.7% respectively. Three airports which had large increases in charter traffic were Calgary (58.7%), Edmonton International (125.1%) and Quebec (76.5%).

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - troisièmes trimestres 1990 et 1991 (données provisoires)

Secteur/ Type of Service	Third Quarter 1990 troisième trimestre	Third Quarter 1991 troisième trimestre	Change Third Quarter 1991/1990 Variation troisième trimestre %	Secteur/ Genre de service
Domestic	12,758,221	11,328,975	-11.2	Intérieurs
Transborder	3,553,532	3,273,021	-7.9	Transfrontaliers
Other International	2,451,638	2,385,692	-2.7	Autres internationaux
Major Scheduled Services	12,561,307	11,533,761	-8.2	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	4,677,614	4,067,570	-13.0	et locaux
Major Charter Services	1,524,470	1,386,357	-9.1	Principaux services d'affrètement

Vue d'ensemble

Les données provisoires du troisième trimestre de 1991 montrent une baisse substantielle dans le nombre de passagers embarqués et débarqués, comparativement à la même période de l'année précédente. Le trafic total a baissé de 9.5% (1,775,703 passagers). Parmi les 50 premiers aéroports, 46 ont rapporté une baisse de trafic au cours de la période de comparaison.

Le seul aéroport principal à ne pas subir une baisse de trafic durant la période comparative fut celui de Calgary qui a enregistré une légère augmentation de 0.8% (10,512 passagers). Bien que le trafic sur les principaux services réguliers ait diminué de 82,702 passagers à cet aéroport, les services réguliers régionaux et locaux ainsi que les principaux services d'affrètement ont connu des hausses de 63,752 et 29,462 passagers respectivement.

Les principaux services réguliers

Le trafic sur les principaux services réguliers a diminué de 8.2% (1,027,546 passagers). Sur une base sectorielle, le trafic intérieur et transfrontalier a diminué de 943,785 passagers (-11.6%) et 173,045 passagers (-6.1%) respectivement. Dans le secteur autres internationaux, le trafic a augmenté de 82,284 passagers (5.6%).

Les services réguliers régionaux et locaux

Des trois genres de services offerts, les services réguliers régionaux et locaux ont subi la plus forte baisse relative de trafic, transportant 13.0% passagers de moins. Sept des dix principaux aéroports desservis par le trafic régulier régional et local ont connu des baisses substantielles du nombre de passagers. Les plus importantes baisses relatives (et absolues) ont été enregistrées à Lester B. Pearson (-31.4%) et à l'aéroport international de Montréal/Dorval (-28.6%).

Les principaux services d'affrètement

Les services d'affrètement dans le secteur intérieur ont continué leur tendance ascendante avec une hausse de 13.4% au cours de la période de comparaison. Par contre, les services d'affrètement dans les secteurs transfrontaliers et autres internationaux ont diminué de 11.1% et 18.7% respectivement. Trois aéroports, Calgary (58.7%) à l'aéroport international d'Edmonton (125.1%) et Québec (76.5%), ont enregistré d'importantes hausses de trafic pour les services d'affrètement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, April 1991
(Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1991	Change April 1991/1990	Year-to- date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation Avril	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	26,801	-10.5	106,636	-8.8
2	Vancouver Int'l. BC-CB	23,951	-7.0	88,402	-6.9
3	Boundary Bay BC-CB	21,991	19.0	72,421	9.3
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,729	5.5	71,163	-1.8
5	Abbotsford BC-CB	17,995	9.6	60,228	7.3
6	St. Hubert QUE-QUE	17,722	-12.6	58,837	-16.2
7	Victoria Int'l. BC-CB	16,807	-8.3	60,618	-7.2
8	Montréal Int'l. QUE-QUE	15,994	-9.7	61,887	-12.8
9	Ottawa Int'l. ONT	14,501	-10.0	53,956	-11.0
10	Toronto Buttonville ONT	13,226	-39.5	48,406	-26.3
11	Quebec QUE-QUE	12,416	-10.5	41,468	-4.0
12	Springbank ALTA-ALB	12,093	1.9	50,658	11.8
13	Winnipeg MAN	11,901	-10.7	44,889	-10.0
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,418	0.1	40,821	-10.4
15	Hamilton City ONT	10,376	-6.6	34,991	-11.6
16	Pitt Meadows BC-CB	10,313	-7.1	34,531	-7.1
17	Sudbury ONT	10,117	46.9	35,665	51.5
18	London ONT	9,930	-5.6	32,265	-11.1
19	Thunder Bay ONT	9,666	5.7	33,098	-2.1
20	Toronto Island ONT	9,057	-25.3	30,636	-7.5
21	Halifax Int'l. NS-NÉ	8,979	-15.2	33,546	-15.3
22	St. Andrews MAN	8,938	-30.9	35,651	-24.9
23	Saskatoon SASK	8,639	-15.9	32,062	-17.1
24	Villeneuve ALTA-ALB	8,636	-8.8	30,017	-15.9
25	North Bay ONT	8,386	5.0	32,222	5.1
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		330,196	-7.6	1,192,582	-7.4
Total - Transport Canada Towers (59)/					
Total - Tours de Transports Canada (59)		491,416	-8.1	1,746,430	-8.2

In April 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 8.1% from April 1990. Itinerant movements decreased by 6.3% to 297,684 while local movements decreased by 10.6% to 193,732 compared to the same month last year.

In the first four months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.2% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 7.0% to 1,085,712 while local movements decreased by 10.0% to 660,718.

The largest percentage increase in April was 50.4% at Fort St. John, B.C. The largest decrease was 39.5% at Toronto/Buttonville, Ont.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 6.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, avril 1991 (données provisoires)

Au cours du mois d'avril 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8.1% par rapport au mois d'avril 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 297,684, soit une diminution de 6.3%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 10.6% pour atteindre 193,732 par rapport au mois d'avril 1990.

Au cours des quatre premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8.2% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,085,712, soit une diminution de 7.0%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 10.0% pour s'établir à 660,718.

En avril, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fort St. John, C.B., soit 50.4%. La plus forte diminution a été enregistrée à Toronto/Buttonville, Ont., soit 39.5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Note de reconnaissance

Le succès du système du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

April 1992

Avril 1992

SUBSCRIPTION ORDER FORM Mail to: Publications Sales Statistics Canada Ottawa, K1A 0T6 (Please print) Company _____ Dept _____ Attention _____ Address _____ City _____ Tel _____ Province _____ Postal Code _____		Tel # (613)951-7277 Fax # (613)951-1584 For faster service call Toll free 1-800-267-6677											
<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (Please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ CHARGE TO MY: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account No. Expiry date <input type="checkbox"/> Bill me later My client reference number is _____ Signature _____		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Quantity</th> <th style="width: 15%;">Price</th> <th style="width: 15%;">G S T 7%</th> <th style="width: 15%;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 40px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Quantity	Price	G S T 7%	Total				
Quantity	Price	G S T 7%	Total										
Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds U S A and foreign clients please pay in US\$, drawn on a U S bank				PF # 03651									

BON DE COMMANDE Postez à: Vent de publications Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6 (Lettres mouées s.v.p.) Compagnie _____ Service _____ Attention _____ Adresse _____ Ville _____ Tel _____ Province _____ Code postal _____		Tel # (613)951-7277 Fax # (613)951-1584 Pour service plus rapide Téléphonez sans frais 1-800-267-6677											
<input type="checkbox"/> Numero de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ PORTEZ A MON COMPTE: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte Date d'expiration <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard Numero de référence du client _____ Signature _____		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Quantité</th> <th style="width: 15%;">Prix</th> <th style="width: 15%;">T P S 7%</th> <th style="width: 15%;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 40px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Quantité	Prix	T P S 7%	Total				
Quantité	Prix	T P S 7%	Total										
Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ US, tirés d'une banque américaine				PF # 03651									



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix: Canada: 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis: 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays: 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 5

Vol. 24, N° 5

HIGHLIGHTS

- o In February 1992, total passenger-kilometres increased for the first time since May 1989. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Total passengers enplaned and deplaned during 1991 decreased by 10% over the previous year.
- o Preliminary fourth quarter 1991 data show that total enplaned and deplaned cargo decreased 5% from the same quarter of the previous year.
- o Preliminary fourth quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 884 thousand, down 2% from the corresponding 1990 figure.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicate that 66% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1991, up from 63% in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71%, up from 68% in 1990.
- o During the third quarter of 1991, the average fare paid by air passengers on all city-pairs in the domestic southern sector decreased by 7% over the previous year to reach \$179.
- o In May 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 10% from May 1990.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o En février 1992, le total des passagers-kilomètres a augmenté pour la première fois depuis mai 1989. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a baissé de 10% en 1991 par rapport à l'année précédente.
- o Selon les données provisoires du quatrième trimestre de 1991, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 5% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 884 milles, soit une diminution de 2% comparée à la même période en 1990.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 66% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1991, comparativement à 63% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 68% en 1990 à 71% en 1991.
- o Au cours du troisième trimestre de 1991, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur intérieur du sud a diminué de 7% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$179.
- o Au cours du mois de mai 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 10% par rapport au mois de mai 1990.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, February 1992, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	February 1992	Change 1992/1991			
	Février 1992	Variation 1992/1991			
	'000	%			
Scheduled and Charter Services					
Passengers - Scheduled					
- Domestic	946	1.1			
- International	452	7.9			
- Total	1,398	3.2			
Passengers - Charter	218	18.5			
Passengers - Total	1,616	5.0			
Passenger-kilometres -					
Scheduled - Domestic	1 305 411	13.1			
- International	1 432 609	0.5			
- Total	2 738 020	6.1			
Passenger-kilometres - Charter	498 990	18.3			
Passenger-kilometres - Total	3 237 011	7.8			
Available seat-kilometres -					
Scheduled	4 562 131	1.5			
Available seat-kilometres - Charter	587 082	13.9			
Available seat-kilometres - Total	5 149 214	2.7			
Passenger Load Factor -					
Scheduled %	60.0	...			
Passenger Load Factor - Charter %	85.0	...			
Passenger Load Factor - Total %	62.9	...			
Goods tonne-kilometres -					
Scheduled	96 204	3.3			
Goods tonne-kilometres - Charter	620	33.2			
Goods tonne-kilometres - Total	96 825	3.5			
Hours Flown	62	3.3			
All Operations					
Litres of turbo fuel consumed	238 573	-2.4			

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In February 1992, total passenger-kilometres increased for the first time since May of 1989. The passenger-kilometres are still 12.6% below the level of 3.7 million passenger-kilometres reported in February of 1990. For the first time since December 1988, all indicators showed increases over the same month of the previous year.

For further information please contact B. Snider at (819) 997-6195.

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, février 1992 (données provisoires)

	Year-to Date 1992	Change Year-to-Date 1992/1991			
	Cumulatif 1992	Variation cumulée 1992/1991			
	'000	%			
Services réguliers et d'affrètement					
Passagers - Réguliers					
- Intérieur	1,933	0.4			
- International	920	3.3			
- Total	2,853	1.3			
Passagers - Affrètements	418	18.8			
Passagers - Total	3,271	3.2			
Passagers-kilomètres -					
Réguliers - Intérieur	2 647 191	9.9			
- International	3 063 891	-3.2			
- Total	5 711 083	2.4			
Passagers-kilomètres - Affrètements	959 187	11.7			
Passagers-kilomètres - Total	6 670 270	3.7			
Sièges-kilomètres - disponibles					
- Réguliers	9 401 798	-3.0			
Sièges-kilomètres - disponibles - Affrètements	1 148 864	6.3			
Sièges-kilomètres - disponibles - Total	10 550 663	-2.1			
Coefficient de remplissage - Réguliers %	60.7	...			
Coefficient de remplissage - Affrètements %	83.5	...			
Coefficient de remplissage - Total %	63.2	...			
Tonnes-kilomètres de marchandises - Réguliers	184 057	-5.9			
Tonnes-kilomètres de marchandises - Affrètements	1 170	6.9			
Tonnes-kilomètres de marchandises - Total	185 228	-5.9			
Heures de vol	127	1.6			
Ensemble des opérations					
Consommation de carburant à turbomoteurs - litres	491 354	-6.9			

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

En février 1992, le total des passagers-kilomètres a augmenté pour la première fois depuis mai 1989. Le nombre des passagers-kilomètres est encore 12.6% inférieur au niveau de 3.7 millions passagers-kilomètres déclarés en février 1990. Pour la première fois depuis décembre 1988, tous les indicateurs ont montré des augmentations par rapport au même mois de l'année précédente.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks à (819) 997-6190.

TABLE 2.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1991 (Preliminary Data)

Rank 1991	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Fourth Quarter 1991/1990
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation Quatrième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	3,544,596	286,636	520,469	4,351,701	-2.5
2	Vancouver International BC-CB	1,544,681	442,240	124,008	2,110,929	2.3
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	1,037,787	271,464	49,683	1,358,934	-9.2
4	Calgary International ALTA-ALB	824,020	243,023	58,379	1,125,422	7.9
5	Ottawa International ONT	478,054	134,172	13,826	626,052	-5.6
6	Halifax International NS-NÉ	325,838	206,300	1,521	533,659	-3.6
7	Winnipeg International MAN	392,476	92,325	29,644	514,445	1.2
8	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUE	276,457	8,951	169,433	454,841	1.7
9	Edmonton International ALTA-ALB	380,361	11,929	34,580	426,870	-4.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	111,449	140,971	265	252,685	-1.7
11	Victoria International BC-CB	16,716	151,402	6,332	174,450	0.3
12	Québec QUE-QUE	23,195	104,290	26,478	153,963	-4.1
13	St John's Nfld-TN	78,193	65,009	18	143,220	-4.9
14	Regina SASK	74,322	63,561	2,424	140,307	-5.7
15	Saskatoon SASK	64,315	73,246	2,683	140,244	-5.9
16	Thunder Bay ONT	78,395	46,393	8	124,796	-7.6
17	Kelowna BC-CB	-	78,312	3,109	81,421	-9.4
18	London ONT	-	64,268	398	64,666	7.1
19	Prince George BC-CB	39,425	23,074	76	62,575	-9.3
20	Moncton NB	16,711	38,754	-	55,465	-9.5
21	Sudbury ONT	-	54,479	-	54,479	-11.9
22	Fredericton NB	17,427	32,807	-	50,234	-10.6
23	Saint John NB	14,855	34,373	-	49,228	-5.3
24	Yellowknife NWT-TNO	17,725	27,355	-	45,080	-2.2
25	Toronto Island ONT	-	43,556	-	43,556	-25.3
26	Sault Ste Marie ONT	-	43,501	-	43,501	-12.1
27	Timmins ONT	-	42,359	-	42,359	-10.0
28	Windsor ONT	-	39,262	211	39,473	-14.2
29	Vancouver - Seaplane Base BC-CB	-	38,668	-	38,668	7.4
30	Sept-Iles QUE - QUE	-	37,105	-	37,105	12.3
31	Victoria - Inner Harbour BC-CB	-	33,415	-	33,415	-3.5
32	Deer Lake Nfld-TN	4,577	28,307	-	32,884	-13.9
33	Sydney NS-NÉ	-	32,757	-	32,757	-12.0
34	Goose Bay Nfld-TN	5,860	23,942	507	30,309	46.5
35	Kamloops BC-CB	-	28,736	1,354	30,090	-8.5
36	Prince Rupert BC-CB	13,903	11,288	-	25,191	3.6
37	Grande Prairie ALTA-ALB	-	24,371	-	24,371	-10.2
38	Val d'Or QUE-QUE	3,778	20,506	-	24,284	-17.4
39	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	-	23,889	-	23,889	-17.9
40	Lethbridge ALTA-ALB	-	23,836	-	23,836	-22.4
41	Gander International Nfld-TN	-	23,680	-	23,680	-5.5
42	Charlottetown PEI-IPÉ	4,519	19,154	-	23,673	-39.8
43	Thompson MAN	9,348	14,149	-	23,497	-3.8
44	Rouyn QUE-QUE	-	22,118	1,124	23,242	-7.6
45	Nanaimo BC-CB	-	23,238	-	23,238	5.1
46	Whitehorse YT-TY	21,152	1,727	-	22,879	-2.2
47	North Bay ONT	-	22,876	-	22,876	-8.3
48	Cranbrook BC-CB	-	22,358	-	22,358	-7.2
49	Fort St. John BC-CB	-	20,862	-	20,862	-35.7
50	Castlegar BC-CB	-	20,275	-	20,275	-5.3
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		9,420,135	3,381,269	1,046,530	13,847,934	-2.3
Total Canada		9,495,867	3,953,510	1,049,952	14,499,329	-3.0

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual
1991 (Preliminary Data)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1991/1990
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation annuelle %
1	Lester B. Pearson ONT	14,692,797	1,194,406	2,584,738	18,471,941	-9.6
2	Vancouver International BC-CB	6,613,740	1,815,225	563,587	8,992,552	-5.8
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	4,217,786	1,154,488	217,031	5,589,305	-13.1
4	Calgary International ALTA-ALB	3,513,297	827,696	229,817	4,570,810	-0.9
5	Ottawa International ONT	1,848,321	520,870	50,020	2,419,211	-10.3
6	Halifax International NS-NÉ	1,373,234	864,356	54,780	2,292,370	-9.3
7	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUE	1,265,459	28,153	954,795	2,248,407	-9.9
8	Winnipeg International MAN	1,629,265	308,084	122,861	2,060,210	-8.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	1,623,952	49,864	136,204	1,810,020	-10.2
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	420,921	501,344	324	922,589	-8.4
11	Quebec QUE-QUE	111,386	424,246	147,403	683,035	-7.0
12	Victoria International BC-CB	71,526	575,893	18,968	666,387	-12.1
13	St Johns WFLD-TN	336,198	263,280	10,807	610,285	-11.0
14	Saskatoon SASK	337,440	211,950	12,812	562,202	-10.5
15	Regina SASK	353,298	186,834	16,264	556,396	-11.3
16	Thunder Bay ONT	309,673	193,219	2,848	505,740	-7.2
17	Kelowna BC-CB	5,926	286,345	9,872	302,143	-23.0
18	Prince George BC-CB	146,871	87,394	312	234,577	-18.1
19	London ONT	-	226,122	8,274	234,396	1.0
20	Moncton NB	75,858	143,729	1,253	220,840	-21.6
21	Sudbury ONT	1,000	219,773	-	220,773	-3.9
22	Yellowknife NWT-TNO	81,245	116,491	-	197,736	-6.5
23	Saint John NB	62,814	134,434	72	197,320	-14.4
24	Fredericton NB	71,898	123,579	144	195,621	-20.1
25	Sault Ste Marie ONT	-	170,640	359	170,999	-12.6
26	Charlottetown PEI-IPÉ	32,552	134,078	118	166,748	-18.3
27	Timmins ONT	-	162,432	-	162,432	-9.8
28	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	161,930	-	161,930	-5.0
29	Windsor ONT	777	150,485	4,583	155,845	-17.1
30	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	148,276	-	148,276	-10.8
31	Toronto Island ONT	-	144,310	-	144,310	-46.7
32	Deer Lake WFLD-TN	19,481	120,442	-	139,923	-18.2
33	Sydney NS-NÉ	-	139,660	77	139,737	-16.7
34	Sept-Îles QUE-QUE	-	139,699	-	139,699	-1.0
35	Kamloops BC-CB	-	108,205	3,363	111,568	-13.4
36	Whitehorse YT-TY	101,785	8,492	6	110,283	-13.4
37	Prince Rupert BC-CB	55,469	47,396	-	102,865	-11.9
38	Fort St John BC-CB	16,091	85,049	-	101,140	-26.4
39	Gander International WFLD-TN	18	94,191	6,545	100,754	-12.3
40	Nanaimo BC-CB	-	96,463	-	96,463	-15.2
41	Val d'Or QUE-QUE	13,472	81,456	-	94,928	-15.8
42	Grande Prairie ALTA-ALB	-	93,890	-	93,890	-10.8
43	Goose Bay WFLD-TN	25,810	65,468	2,504	93,782	2.9
44	Lethbridge ALTA-ALB	-	92,095	-	92,095	-21.0
45	Thompson MAN	36,169	54,346	-	90,515	-4.8
46	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	3	90,352	-	90,355	-23.9
47	North Bay ONT	276	89,289	-	89,565	-8.4
48	Terrace BC-CB	46,288	41,075	-	87,363	-16.6
49	Rouyn QUE-QUE	-	85,679	1,124	86,803	-11.9
50	Cranbrook BC-CB	-	82,589	-	82,589	-16.3
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		39,512,096	13,145,762	5,161,865	57,819,723	-4.9
Total Canada		39,814,811	15,612,965	5,174,568	60,602,344	-9.5

TABLE 4.

Percentage Change in Enplaned and Deplaned Passengers, Top 10 Airports, by Type of Service - Annual 1991/1990 (Preliminary Data)

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement
%				
1	Lester B. Pearson International	-7.1	-25.5	-14.2
2	Vancouver International	-5.4	-8.8	-0.3
3	Montréal International	-8.7	-24.7	-23.9
4	Calgary International	-8.7	35.4	49.7
5	Ottawa International	-10.4	-10.3	-6.2
6	Halifax International	-7.6	-11.5	-14.0
7	Mirabel International	-5.5	-41.7	-13.8
8	Winnipeg International	-13.9	23.8	9.0
9	Edmonton International	-13.1	-8.5	47.2
10	Edmonton Municipal	-15.1	-1.5	-86.1
Total Canada		-9.5	-9.5	-9.0

TABLEAU 4.

Variation en pourcentage des passagers embarqués et débarqués aux 10 principaux aéroports, par genre de service, annuel 1991/1990 (données provisoires)

TABLE 5.

Market Shares by Type of Service, 1987 to 1991

	1987	1988	1989	1990	1991	
%						
Major Scheduled Services	76.4	74.1	68.7	66.1	65.7	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	16.7	18.9	23.1	25.6	25.8	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	6.9	7.0	8.2	8.4	8.5	Principaux services d'affrètement

TABLEAU 5.

Parts du marché par genre de service, 1987 à 1991

Annual 1991 data show a substantial decline in Canadian air passenger traffic. Total enplaned and deplaned passengers declined by 9.5% over the 1990 level. This was almost as large a decline as during the previous recession when traffic dropped by 11.2% between 1981 and 1982. However, in absolute terms, the decrease of 6,325,965 passengers surpassed the drop between 1981 and 1982.

Domestic sector traffic declined by 10.3% while, the decreases in transborder and other international traffic were somewhat less at 8.9% and 5.6% respectively. One notable increase was in domestic sector charter traffic which increased 26.5% over the comparison period.

Table 4 provides the percentage change from 1990 to 1991 for the top ten airports by type of service. While the overall decline in traffic was similar for each type of service, there was considerable variation at the airport level.

Table 5 provides the market shares for each type of service from 1987 to 1991. This shows that the growth in market share of regional and local scheduled services is slowing down.

Les données annuelles de 1991 montrent une baisse considérable du trafic des passagers aériens canadiens. Le total des passagers embarqués et débarqués a baissé de 9.5% par rapport au niveau de 1990. Cette baisse fut presque aussi forte que celle enregistrée au cours de la récession précédente, lorsque le trafic a baissé de 11.2% entre 1981 et 1982. Cependant, en termes absolus, la baisse de 6,325,965 passagers a dépassé celle enregistrée entre 1981 et 1982.

Le trafic dans le secteur intérieur a baissé de 10.3%, alors que les baisses de trafic dans les secteurs transfrontaliers et autres internationaux ont été quelque peu moindres, soit 8.9% et 5.6% respectivement. Une hausse remarquable fut celle du secteur intérieur d'affrètement qui a augmenté de 26.5% au cours de la période de référence.

Le tableau 4 présente la variation en pourcentage de 1990 à 1991 pour les dix principaux aéroports, par genre de service. Alors que la baisse dans l'ensemble du trafic était similaire pour chaque genre de service, il y a eu une variation considérable au niveau des aéroports.

Le tableau 5 présente les parts du marché pour chaque genre de service de 1987 à 1991. Ceci montre que la croissance de la part du marché des services réguliers régionaux et locaux commence à ralentir.

TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1991 (Preliminary Data)

Rank 1991	Airports	Fourth Quarter 1990	Fourth Quarter 1991	Change 1991/1990
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	81 748	76 218	-6.8
2	Vancouver International BC-CB	30 499	31 937	4.7
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUÉ	22 778	22 242	-2.4
4	Calgary International ALTA-ALB	10 024	11 255	12.3
5	Winnipeg International MAN	6 335	6 411	1.2
6	Halifax International NS-NÉ	6 612	6 303	-4.7
7	Montréal/Dorval Intl QUE-QUÉ	6 721	6 207	-7.6
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 812	4 750	-30.3
9	Ottawa International ONT	2 016	1 678	-16.8
10	Monton NB	1 506	1 446	-4.0
11	St John's NLFD-TN	1 136	1 035	-8.9
12	Goose Bay NFLD-TN	493	518	5.1
13	Yellowknife NWT-TNO	463	464	0.2
14	Regina SASK	496	445	-10.3
15	Iqaluit NWT-TNO	467	314	-32.8
16	Norman Wells NWT-TNO	239	246	2.9
17	Kuujuuaq QUE-QUÉ	363	238	-34.4
18	Saskatoon SASK	193	201	4.1
19	Whitehorse YT-TY	220	194	-11.8
20	Thunder Bay ONT	199	189	-5.0
21	Resolute Bay NWT-TNO	183	170	-7.1
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	201	169	-15.9
23	Inuvik NWT-TNO	167	154	-7.8
24	Manisivik NWT-TNO	237	135	-43.0
25	Kuujuarapik QUE-QUÉ	158	132	-16.5
26	Prince Rupert, BC-CB	97	108	11.3
27	Quebec QUE-QUÉ	102	108	5.9
28	Wabush NFLD-TN	91	106	16.5
29	Terrace BC-CB	87	92	5.7
30	La Grande Rivière QUE-QUÉ	80	81	1.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		180 723	173 546	-4.0
Total Canada		182 413	174 185	-4.5

Preliminary fourth quarter 1991 data show that total enplaned and deplaned cargo decreased 4.5% from the same quarter of the previous year.

Only 12 of the top 30 airports had an increase in cargo volume and most of these gains were marginal. However, two airports did have appreciable gains over the comparison period. Vancouver International had strong gains on the transborder (10.8%) and other international (12.6%) sectors while domestic volume remained constant. Calgary International had increases on all sectors. Here, the domestic sector had the largest absolute increase (953 tonnes) while other international cargo had the largest percentage increase (18.4%).

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease handling 5 530 fewer tonnes (-6.8%). At this airport, domestic and other international segment cargo declined by 4.7% and 14.0% respectively, while transborder cargo increased by 2.6%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Quatrième trimestre 1991 (données provisoires)

Selon les données provisoires du quatrième trimestre de 1991, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 4.5% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 12 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises. La plupart de ces augmentations étaient marginales. Cependant, deux aéroports ont enregistré des gains appréciables au cours de la période de référence. L'aéroport international de Vancouver a connu de fortes hausses dans ses secteurs transfrontalier (10.8%) et autres internationaux (12.6%), tandis que le secteur intérieur est demeuré stable. L'aéroport international de Calgary a enregistré des augmentations dans tous les secteurs. Ici, le secteur intérieur a rapporté la plus forte hausse en termes absolus (953 tonnes), alors que les marchandises du secteur autres internationaux ont connu la plus forte hausse en termes de pourcentage (18.4%).

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 5 530 tonnes de moins (-6.8%). Pour cet aéroport, les marchandises dans les secteurs intérieur et autre international ont baissé de 4.7% et 14.0% respectivement, alors que les marchandises dans le secteur transfrontalier ont augmenté de 2.6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 7.

International Charter Passengers, by Region, Fourth Quarter 1989 to 1991 (Preliminary Data)

Region	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1991 Quatrième Trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	-	320	...	...	Afrique
Europe	105,686	116,728	99,879	10.4	-14.4	Europe
Southern	370,973	313,387	291,396	-15.5	-7.0	Sud
United States	592,391	473,141	492,315	-20.1	4.1	États-Unis
Total	1,069,050	903,256	883,910	-15.5	-2.1	Total

Preliminary fourth quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 883,910, down 2.1% from the corresponding 1990 figure. This was the second decrease in the fourth quarter charter data since 1982; the first decrease occurred the year before and was much larger at 15.5%.

The United States was the only main region to show an increase in this quarter; this was in contrast to a year earlier, when it had reported the largest decrease. Florida, the region's largest charter market, contributed to the current increase by reporting 293,868 passengers, a 8.7% increase over fourth quarter 1990.

The Southern region continued its decline, begun in 1990, after a decade of fourth quarter increases. The South's two main charter markets, Mexico and the Dominican Republic, decreased by 15.3% and 20.7%, respectively, to 121,736 and 49,479 passengers. Cuba and Venezuela reported very marginal decreases of 0.3% and 1.8% to 26,732 and 14,969 passengers respectively. Columbia bounced back from a dismal 1990 to report 8,896 passengers in the fourth quarter of 1991, an increase of 502.7%.

Fourth quarter 1989 and 1990 reported record charter numbers for Europe, especially in the number of Canadians travelling to the United Kingdom and France. Also, fourth quarter 1990 contained a higher than usual European origin component (Europeans coming to Canada). It was in contrast to a record setting fourth quarter 1990 that fourth quarter 1991 seemed so weak, even though it was better than average in a decade of charter numbers. The United Kingdom market dropped from 50,823 passengers in 1990 to 25,805 in 1991, a decrease of 49.3%. Similarly, France went from 36,559 passengers to 26,966 passengers, a decrease of 26.2%. Germany, however, experienced an increase of 462.5% between the corresponding fourth quarters, from 1,793 passengers in 1990 to 10,085 in 1991. This increase was mainly due to a National Defense contract with Nationair which provided air services to Canada's armed forces to and from Germany.

Intair, a Canadian air carrier whose main charter market was the United States, and more specifically Florida, ceased airline operations in November 1991.

For further information, please contact K. Tieman (819) 997-6173.

TABLEAU 7.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, quatrième trimestre 1989 à 1991 (données provisoires)

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 883,910, soit une diminution de 2.1% comparée à la même période en 1990. Ce fut la deuxième baisse dans les données d'affrètement du quatrième trimestre depuis 1982. La première baisse est survenue une année auparavant et était plus forte, soit 15.5%.

La seule principale région à avoir montré une augmentation au cours de ce trimestre fut les États-Unis. Ceci diffère de l'année précédente lorsqu'elle a rapporté la plus forte baisse. La Floride, le plus gros marché d'affrètement de cette région, a contribué à la hausse courante en rapportant 293,868 passagers, soit une hausse de 8.7% par rapport au quatrième trimestre de 1990.

La région du Sud a continué son déclin, commencé en 1990, après une décennie de hausses au quatrième trimestre. Les deux principaux marchés d'affrètement du Sud, le Mexique et la République Dominicaine, ont baissé de 15.3% et 20.7% respectivement, pour atteindre 121,736 et 49,479 passagers. Cuba et le Vénézuéla ont rapporté des baisses très marginales de 0.3% et 1.8%, pour atteindre 26,732 et 14,969 passagers respectivement. D'autre part, la Colombie a fait un retour après une mauvaise année (1990), pour rapporter 8,896 passagers au quatrième trimestre de 1991, une hausse de 502.7%.

On a rapporté des nombres records d'affrètement pour l'Europe au cours des quatrièmes trimestres de 1989 et de 1990, surtout dans le nombre de Canadiens voyageant au Royaume-Uni et en France. Aussi, le quatrième trimestre de 1990 comprenait une composante d'origine européenne plus élevée que d'habitude (européens venant au Canada). C'est en comparaison avec le record enregistré au quatrième trimestre de 1990 que le quatrième trimestre de 1991 paraît si faible, bien qu'il était meilleur que la moyenne des nombres d'affrètement de la décennie. Le marché du Royaume-Uni a baissé de 50,823 passagers en 1990 à 25,805 en 1991, une diminution de 49.3%. De façon similaire, la France est passée de 36,559 à 26,966 passagers, une baisse de 26.2%. Cependant, l'Allemagne a rapporté une hausse de 462.5% entre les quatrièmes trimestres correspondants, soit de 1,793 passagers en 1990 à 10,085 en 1991. Cette hausse était largement attribuable au contrat de la Défense nationale avec Nationair qui a fourni un service aérien aux Forces armées canadiennes en provenance et à destination de l'Allemagne.

Intair, un transporteur aérien canadien dont le principal marché nolisé était les États-Unis, et plus particulièrement la Floride, a cessé ses opérations aériennes en novembre 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.

TABLE 8.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

Trimestre 1991 (estimations provisoires)									
Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein Tarif		Tarif réduit		Autre		
	1991	Change 1991/1990 Variation	1990 ^r	1991 ^r	1990 ^r	1991 ^r	1990 ^r	1991 ^r	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic									
Intérieur									
First quarter	3,185.7	4.0	38.3	34.1	58.2	62.3	3.4	3.7	Premier trimestre
Second quarter	3,525.3	-3.4	33.6	32.5	62.9	63.8	3.6	3.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,994.5	6.2	28.4	24.1	68.2	71.2	3.5	4.7	Troisième trimestre
Year-to-date	10,705.5	2.2	33.1	29.8	63.4	66.1	3.5	4.0	Année à ce jour
Southern services									
Services secteur sud									
First quarter	3,005.4	2.4	37.8	32.7	58.7	63.5	3.6	3.8	Premier trimestre
Second quarter	3,331.4	-4.9	32.9	31.1	63.4	65.1	3.7	3.8	Deuxième trimestre
Third quarter	3,782.6	4.8	27.5	22.8	68.9	72.4	3.6	4.9	Troisième trimestre
Year-to-date	10,119.4	0.7	32.4	28.4	64.0	67.4	3.6	4.2	Année à ce jour
Short-haul									
Court-courrier									
First quarter	1,548.3	20.1	44.7	35.7	52.3	61.1	3.0	3.2	Premier trimestre
Second quarter	1,677.1	21.3	39.9	37.3	57.0	59.5	3.1	3.3	Deuxième trimestre
Third quarter	1,721.9	27.8	34.8	29.9	61.8	65.8	3.4	4.3	Troisième trimestre
Year-to-date	4,947.4	23.1	39.7	34.2	57.1	62.2	3.2	3.6	Année à ce jour
Long-haul									
Long-courrier									
First quarter	1,457.1	-11.5	32.3	29.5	63.7	66.0	4.0	4.5	Premier trimestre
Second quarter	1,645.4	-22.0	28.3	24.8	67.6	70.8	4.1	4.4	Deuxième trimestre
Third quarter	2,060.7	-8.8	23.1	16.8	73.2	77.9	3.7	5.3	Troisième trimestre
Year-to-date	5,172.1	-14.2	27.5	22.9	68.6	72.3	3.9	4.8	Année à ce jour
Northern Services									
Services secteur nord									
First quarter	180.3	41.6	52.5	57.0	46.9	42.0	0.5	0.9*	Premier trimestre
Second quarter	193.9	31.8	50.4	57.6	49.0	41.5	0.7	0.9	Deuxième trimestre
Third quarter	211.8	37.4	48.7	48.3	50.5	50.4	0.8	1.4	Troisième trimestre
Year-to-date	586.1	36.7	50.4	54.0	48.9	44.9	0.7	1.1	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r". In 1991, only first quarter and year-to-date estimates were revised.

TABLEAU 8.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, troisième trimestre 1991 (estimations provisoires)

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r". En 1991, seulement les estimations du premier trimestre et pour l'année à ce jour ont été révisées.

TABLE 8.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 8.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, troisième trimestre 1991 (estimations provisoires)

Passengers-kilometres			Fare type group - Groupe tarifaire						
Sector	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur
	1991	Change 1991/1990 Variation	Plein Tarif		Tarif réduit		Autre		
			1990 ^r	1991 ^r	1990 ^r	1991 ^r	1990 ^r	1991 ^r	
	No. - Nbre ('000 000)	%				%			
Domestic									
First quarter	3 780.2	-6.8	33.8	30.5	62.3	65.5	3.8	4.0	Premier trimestre
Second quarter	4 287.4	-17.8	29.2	26.4	66.8	69.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 323.8	-5.0	23.9	18.3	72.4	76.6	3.7	5.1	Troisième trimestre
Year-to-date	13 391.4	-10.0	28.5	24.3	67.7	71.2	3.8	4.4	Année à ce jour
Southern services									
First quarter	3 637.1	-7.4	33.4	29.7	62.8	66.3	3.9	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 126.1	-18.5	28.7	25.3	67.3	70.5	4.0	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 128.4	-5.6	23.3	17.3	72.9	77.5	3.8	5.2	Troisième trimestre
Year-to-date	12 891.6	-10.7	27.9	23.3	68.2	72.1	3.9	4.6	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	661.9	5.4	42.7	33.5	54.2	63.3	3.0	3.1	Premier trimestre
Second quarter	728.2	5.0	37.4	35.0	59.5	61.8	3.1	3.2	Deuxième trimestre
Third quarter	765.1	11.6	32.5	27.9	64.2	68.1	3.4	4.0	Troisième trimestre
Year-to-date	2 155.2	7.4	37.4	32.0	59.4	64.5	3.2	3.5	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	2 975.2	-9.9	31.5	28.8	64.4	66.9	4.1	4.3	Premier trimestre
Second quarter	3 397.9	-22.2	27.3	23.2	68.5	72.4	4.2	4.4	Deuxième trimestre
Third quarter	4 363.3	-8.1	21.9	15.4	74.2	79.1	3.1	5.4	Troisième trimestre
Year-to-date	10 736.4	-13.6	26.4	21.6	69.6	73.6	4.0	4.8	Année à ce jour
Northern Services									
First quarter	143.1	13.1	49.8	52.9	49.5	46.1	0.6	1.0*	Premier trimestre
Second quarter	161.3	6.3	46.9	53.7	52.5	45.4	0.7	1.0	Deuxième trimestre
Third quarter	195.4	14.6	44.9	44.9	54.3	53.9	0.8	1.2	Troisième trimestre
Year-to-date	499.8	11.4	46.9	50.0	52.3	48.9	0.7	1.1	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r". In 1991, only first quarter and year-to-date estimates were revised.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieure à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r". En 1991, seulement les estimations du premier trimestre et pour l'année à ce jour ont été révisées.

Discount Fare Utilization

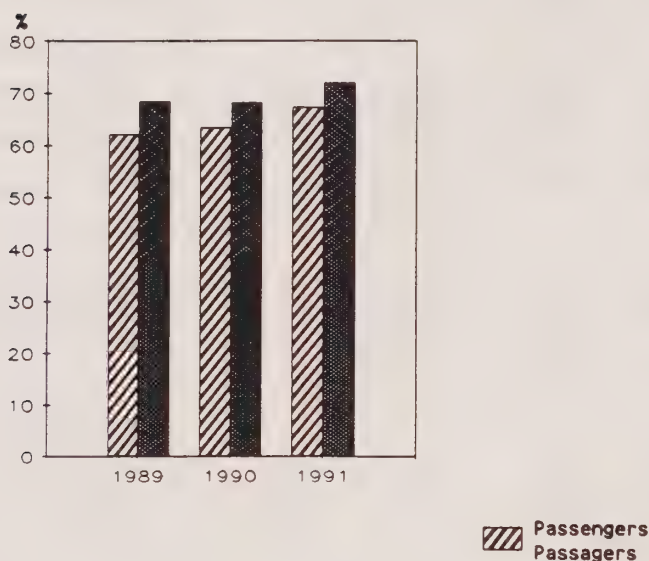
Preliminary estimates (see Table 8.1) indicate that 66.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1991. This level represented an increase of 2.7 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 4.6 percentage points compared to the same period in 1989. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.2%, up from 67.7% in 1990 (see Table 8.2).

At a more disaggregate level, Figure 8.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 8.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September 1989-1991

Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 67.4% of passenger traffic (representing 72.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1991. In 1990, the corresponding figures were 64.0% for passengers and 68.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.9% of the traffic during the first three quarters of 1991, down from 48.9% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 3.4 percentage points (52.3% to 48.9%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more).

Utilisation des tarifs réduits

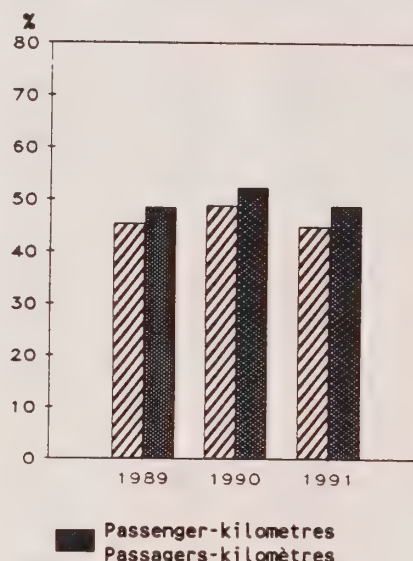
Selon les estimations provisoires (voir tableau 8.1), 66.1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1991. Ce niveau représente une hausse de 2.7 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 4.6 points de pourcentage par rapport à la même période en 1989. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67.7% en 1990 à 71.2% en 1991 (voir tableau 8.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 8.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 8.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre 1989-1991

Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 67.4% du trafic de passagers (représentant 72.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1991. En 1990, les chiffres correspondant étaient 64.0% pour les passagers et 68.2% pour les passagers-kilomètres. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.9% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1991, une baisse par rapport à 48.9% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 3.4 points de pourcentage (de 52.3% à 48.9%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduits se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

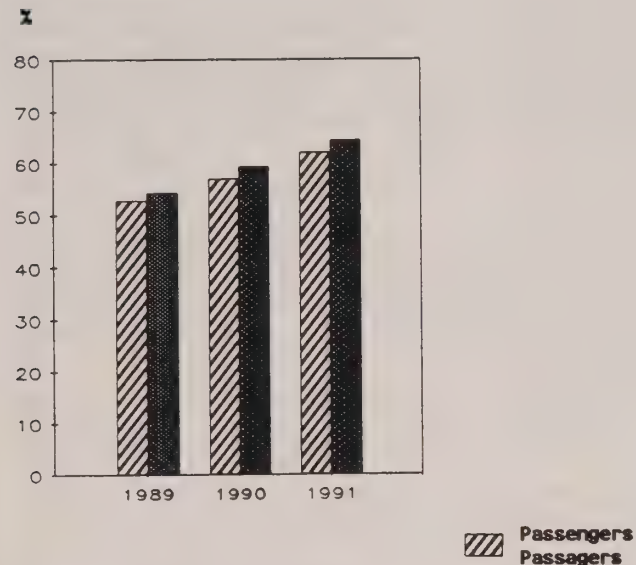
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus).

This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1991, discount carriage on long-haul services represented 72.3% of passenger volume and 73.6% of passenger-kilometres; this compared with 62.2% and 64.5% respectively, for short-haul services (see Figure 8.2).

Figure 8.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1989-1991

Short-Haul
Court-courriers



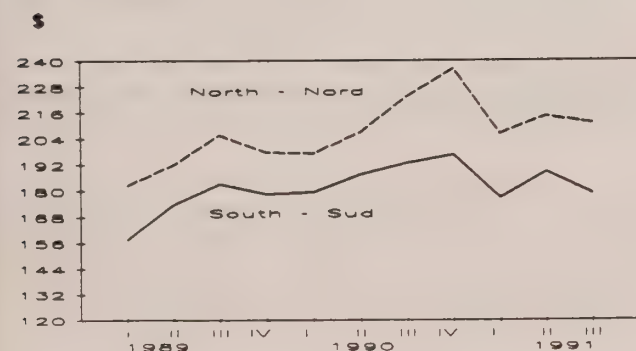
Average Fares

Figure 8.3 shows that during the first quarter of 1991, the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone decreased. During the second quarter, the average of all fares rose 1.1% over the previous year. During the third quarter, the average of all fares decreased by 7.3% over the corresponding quarter of 1990 to reach \$179.

Figure 8.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1989-1991

All Fares
Tous les tarifs

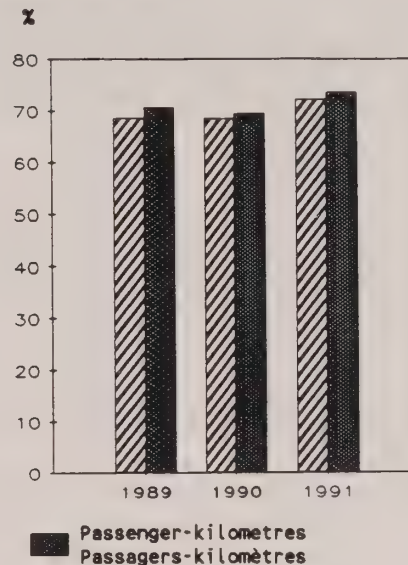


Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.3% du volume de passagers et 73.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.2% et 64.5% (voir figure 8.2).

Figure 8.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre 1989-1991

Long-Haul
Long-courriers



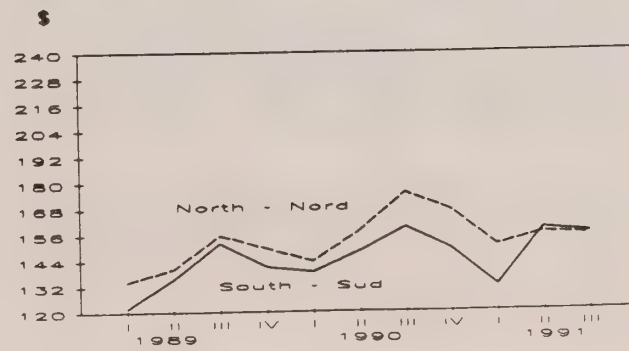
Tarifs moyens

La figure 8.3 montre qu'au cours du premier trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a diminué. Au cours du deuxième trimestre, il a augmenté de 1.1% par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen (tous types de tarifs) a connu, au cours du troisième trimestre, une baisse de 7.3% par rapport au trimestre correspondant de 1990 pour atteindre \$179.

Figure 8.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1989-1991

Discount Fares
Tarifs réduits



Discount fares also recorded a decrease during the third quarter of 1991, to average \$156. This represented a decline of 1.9% over the same period in 1990.

Business class fares posted a strong growth while economy class fares decreased slightly (results not shown).

In the regulated zone, the average fare (all fares) decreased by 5.5% during the third quarter of 1991 over the same period in 1990, posting its first decrease after thirteen consecutive quarterly increases.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1989. Figure 3.3 shows that since 1989 (except for discount fares for the second and third quarters of 1991) the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

Notes

- * Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- * Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- * Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). The northern sector refers to traffic within the region designated as the "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- * The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1991 issue of this publication is scheduled for release in May 1992. For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6776).

Les tarifs réduits ont aussi connu une diminution durant le troisième trimestre de 1991 pour s'établir à \$156. Ceci représente une baisse de 1.9% par rapport à la même période en 1990.

Les tarifs de la classe affaires ont connu une forte croissance tandis que les tarifs de la classe économique ont légèrement diminué (résultats non montrés).

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 5.5% au cours du troisième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990, enregistrant sa première baisse après treize hausses trimestrielles consécutives.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1989. La figure 3.3 montre que depuis 1989 (à l'exception des tarifs réduits pour les deuxième et troisième trimestres de 1991), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

Notes

- * Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- * Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de la première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- * Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- * Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre 1991 de cette publication devrait paraître en mai 1992. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-1989).

TABLEAU 9.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, mai 1991 (données provisoires)

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

May 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Mai 1992

SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:
Publications Sales
Statistics Canada
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
For faster service call
Toll free 1-800-267-6677

(Please print)

Company _____

Dept _____

Attention _____

Address _____

City _____

Tel _____

Province _____

Postal Code _____

☐ Purchase Order Number (Please enclose) _____

☐ Payment enclosed \$ _____

CHARGE TO MY

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistics Canada

Account No. _____

Expiry date _____

☐ Bill me later

My client reference number is _____

Signature _____

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	G.S.T. 7%	Total

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds U.S.A. and foreign clients please pay in US\$ drawn on a U.S. bank.

PF #
03651

BON DE COMMANDE

Postez à:
Vent de publications
Statistique Canada
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
Pour service plus rapide
Téléphonez sans frais
1-800-267-6677

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____

Service _____

Attention _____

Adresse _____

Ville _____

Tel _____

Province _____

Code postal _____

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____

☐ Paiement inclus \$ _____

PORTEZ A MON COMPTE:

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistique Canada

N° de compte _____

Date d'expiration _____

☐ Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client _____

Signature _____

N° au catalogue	Title	Quantité	Prix	T.P.S. 7%	Total

Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ US tirés d'une banque américaine.

PF #
03651



Service Bulletin

Bulletin de service

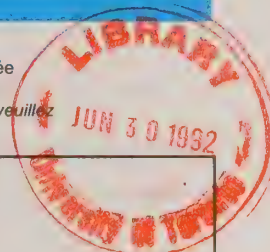
Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 24, No. 6

HIGHLIGHTS

- o In the first quarter of 1992, Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$159 million.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary fourth quarter 1991 data indicated that the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 20% and 14% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 10%.
- o The domestic charter market reached a total of 439 thousand passengers in 1991, a 33% increase over a year earlier.
- o The total international charter market underwent its second consecutive annual decrease in 1991 to 4.3 million passengers; this decrease of 15% followed a 4% decrease in 1990.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicate that 66% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1991, up from 64% in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71%, up from 68% in 1990.
- o In June 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 6% from June 1990.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vol. 24, N° 6

FAITS SAILLANTS

- o Au cours du premier trimestre de 1992, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 159 millions de dollars.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1991 montrent que les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de 20% et 14% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver a connu une hausse de 10%.
- o En 1991, le marché intérieur des vols nolisés a atteint un total de 439 milles passagers, une hausse de 33% par rapport à l'année précédente.
- o Le total du marché international des vols nolisés a subi sa deuxième baisse annuelle consécutive en 1991 atteignant 4.3 millions de passagers. Cette baisse de 15% suit une diminution de 4% en 1990.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 66% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits en 1991 comparativement à 64% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 68% en 1990 à 71% en 1991.
- o Au cours du mois de juin 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 6% par rapport au mois de juin 1990.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, March 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau I, mars 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	March 1992 Mars	Change 1992/1991 Variation	Year-to-Date 1992 Cumulatif	Change Year-to-Date 1992/1991 Variation cumulative	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	960	-9.9	2,893	-3.3	- Intérieur
- International	579	15.3	1,499	7.6	- International
- Total	1,539	-1.8	4,392	0.2	- Total
Passengers - Charter	227	3.7	645	13.0	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,766	-1.2	5,037	1.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 314 238	-4.5	3 937 329	4.0	Réguliers - Intérieur
- International	1 793 467	1.1	4 855 628	-1.7	- International
- Total	3 107 705	-1.3	8 792 957	0.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	504 232	-	1 463 420	7.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 611 938	-1.1	10 256 377	1.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 928 759	-2.9	14 272 663	-3.4	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	622 807	1.4	1 771 672	4.5	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 551 567	-2.5	16 044 335	-2.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	63.1	...	61.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.0	...	82.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.1	...	63.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandise
Scheduled	110 528	-7.3	294 585	-6.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandise
Charter	664	-17.7	1 835	-3.5	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandise
Total	111 192	-7.4	296 421	-6.4	Total
Hours Flown	66	1.5	193	1.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	258 639	-5.7	749 993	-6.5	Consommation de carburant à turbonoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In March 1992, total passenger-kilometres continued to decline after showing a brief rise in February. Level I air carriers reported decreasing domestic traffic and increasing international traffic, a reversal of the trend reported since January 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

En mars 1992, le nombre total de passagers-kilomètres a continué à baisser après une brève hausse en février. Les transporteurs aériens de niveau I ont rapporté une baisse du trafic intérieur et une hausse du trafic international, l'inverse de la tendance enregistrée depuis janvier 1991.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines, Level I, January, February, March 1992 (Preliminary Data)

TABEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances ⁽¹⁾ des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier, février, mars 1992 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
January	\$'000	%	\$'000	%	Janvier
Operating Revenue - Scheduled Services	368,396	-6.7	368,396	-6.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	24,902	-11.9	24,902	-11.9	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	425,151	-1.7	425,151	-1.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	492,056	-4.2	492,056	-4.2	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,404	6.1	23,404	6.1	Total des intérêts versés
February					Février
Operating Revenue - Scheduled Services	349,566	0.9	717,962	-3.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	27,636	5.5	52,538	-2.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	402,802	3.9	827,953	1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	472,717	-1.1	964,773	-2.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	22,383	3.6	45,787	4.9	Total des intérêts versés
March					Mars
Operating Revenue - Scheduled Services	390,241	-6.0	1,108,203	-4.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	29,816	-5.3	82,354	-3.6	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	459,826	-0.6	1,287,779	0.4	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	481,520	-1.6	1,446,293	-2.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,789	-9.6	69,576	0.0	Total des intérêts versés

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedure of the participating carriers effective January 1989.

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

In the first quarter of 1992, Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$159 million. This was an improvement in comparison to the \$193 million loss reported in the same quarter of 1991 as a result of a 2.3% reduction in operating expenses. However, the industry was still in recession with no increase in operating revenue and losses much worse than the preceeding five year first quarter average loss of \$64 million.

Au cours du premier trimestre de 1992, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 159 millions de dollars. Ceci représente une amélioration comparativement à la perte de 193 millions de dollars enregistrée au même trimestre de 1991, résultat d'une réduction de 2.3% dans les dépenses d'exploitation. Cependant, l'industrie était encore en récession, enregistrant de faibles revenus d'exploitation et des pertes plus fortes que la perte moyenne encourue (64 million de dollars) lors du premier trimestre des cinq années précédentes.

Figure 2.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for the Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year.

The third quarter of 1991 shows an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the second and fourth quarters of 1991 and the first quarter of 1992 the operating expenses exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

La figure 2.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année.

Le troisième trimestre de 1991 montre un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les deuxième et quatrième trimestres de 1991 et le premier trimestre de 1992, les dépenses d'exploitation excèdent les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1991 to March 1992

Figure 2.1

Comparaison des recettes et des dépenses d'exploitation de mars 1991 à mars 1992



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
February 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 3.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau I, février 1992 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	February	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Février	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	946	1.1	1,933	0.4	- Intérieur
- International	452	7.9	920	3.3	- International
- Total	1,398	3.2	2,853	1.3	- Total
Passengers - Charter	218	18.5	418	18.8	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,616	5.0	3,271	3.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 281 310 ^r	11.0	2 623 090 ^r	8.9	Réguliers - Intérieur
- International	1 430 877 ^r	0.3	3 062 160 ^r	-3.3	- International
- Total	2 712 188 ^r	5.1	5 685 251 ^r	2.0	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	498 990 ^r	18.3	959 187 ^r	11.7	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 211 179 ^r	7.0	6 644 438 ^r	3.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 504 236 ^r	0.2	9 343 903 ^r	-3.6	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	587 082 ^r	13.9	1 148 864 ^r	6.3	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 091 319 ^r	1.6	10 492 768 ^r	-2.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.2 ^r	...	60.8 ^r	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	85.0 ^r	...	83.5 ^r	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	63.1 ^r	...	63.3 ^r	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de
Scheduled	96 204	3.3	184 057	-5.9	marchandises -
Goods tonne-kilometres -					Réguliers
Charter	620	33.2	1 170	6.9	Tonnes-kilomètres de
Goods tonne-kilometres -					marchandises -
Total	96 825	3.5	185 228	-5.9	Affrètements
Hours Flown	62	3.3	127	1.6	Tonnes-kilomètres de
					marchandises -
					Total
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	238 573	-2.4	491 354	-6.9	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

In February 1992, total passenger-kilometres increased for the first time since May of 1989. The passenger-kilometres are still 12.6% below the level of 3.7 million passenger-kilometres reported in February of 1990. For the first time since December 1988, all indicators showed increases over the same month of the previous year.

En février 1992, le total des passagers-kilomètres a augmenté pour la première fois depuis mai 1989. Le nombre des passagers-kilomètres est encore 12.6% inférieur aux 3.7 millions passagers-kilomètres déclarés en février 1990. Pour la première fois depuis décembre 1988, tous les indicateurs ont montré des augmentations par rapport au même mois de l'année précédente.

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Fourth Quarter and Annual 1991 (Preliminary Data)

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - quatrième trimestre et annuel 1991 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1990	Fourth Quarter 1991	Change Fourth Quarter 1991/1990	Annual 1990	Annual 1991	Change Annual 1991/1990
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation Annuel
		No.-Nbre		%	No.-Nbre		%
1	Montréal - Toronto	349,340	280,950	-19.6	1,447,460	1,122,020	-22.5
2	Ottawa - Toronto	203,790	175,110	-14.1	784,960	659,540	-16.0
3	Toronto - Vancouver	140,160	153,720	9.7	669,980	639,800	-4.5
4	Calgary - Vancouver	104,100	107,960	3.7	420,870	399,760	-5.0
5	Calgary - Toronto	89,760	93,870	4.6	417,900	375,240	-10.2
6	Toronto - Winnipeg	83,540	87,430	4.7	354,090	317,190	-10.4
7	Halifax - Toronto	79,370	80,310	1.2	326,300	298,940	-8.4
8	Edmonton - Vancouver	82,980	79,340	-4.4	330,500	293,590	-11.2
9	Calgary - Edmonton	69,360	67,690	-2.4	288,360	259,750	-9.9
10	Edmonton - Toronto	65,150	61,900	-5.0	290,350	245,410	-15.5
11	Thunder Bay - Toronto	48,610	48,540	-0.1	197,050	176,190	-10.6
12	Vancouver - Winnipeg	42,370	40,760	-3.8	171,070	154,470	-9.7
13	Montréal - Vancouver	35,780	37,610	5.1	169,090	169,110	--
14	Calgary - Winnipeg	31,920	33,970	6.4	122,480	117,080	-4.4
15	Ottawa - Vancouver	35,180	33,840	-3.8	148,000	135,720	-8.3
16	Prince George - Vancouver	32,860	30,970	-5.8	131,360	108,380	-17.5
17	Vancouver - Victoria	30,330	29,690	-2.1	141,020	119,940	-14.9
18	St. Johns - Toronto	30,210	29,640	-1.9	127,840	121,940	-4.6
19	Halifax - Ottawa	33,670	29,290	-13.0	127,550	115,440	-9.5
20	Halifax - Montréal	31,790	28,940	-9.0	139,470	115,480	-17.2
21	Kelowna - Vancouver	31,170	26,820	-14.0	135,280	94,990	-29.8
22	Halifax - St. Johns	25,580	26,160	2.3	106,410	98,390	-7.5
23	Ottawa - Winnipeg	28,310	25,950	-8.3	104,920	94,710	-9.7
24	Calgary - Montréal	20,760	21,830	5.2	104,360	96,940	-7.1
25	Calgary - Ottawa	21,430	21,030	-1.9	89,030	87,440	-1.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,747,520	1,653,320	-5.4	7,345,700	6,417,460	-12.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,097,130	2,931,880	-5.3	13,029,940	11,370,860	-12.7

Preliminary fourth quarter 1991 data indicated that the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 19.6% and 14.1% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 9.7%.

During the fourth quarter 1991, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 2.9 million, down 5.3% compared to the same quarter in 1990. Overall declines were recorded for each quarter of 1991 compared to the same periods in 1990. For the year 1991, an even higher decrease, 12.7% or 1.7 million less passengers, was recorded from 1990. This was the third consecutive annual decrease since the substantial annual number (13.6 million) reported in 1988, the first year of deregulation in Canada.

Of the top 25 city-pairs, 24 reported decreases ranging from 1.8% for Calgary-Ottawa to 29.8% for Kelowna-Vancouver in 1991 compared to 1990. The city-pair Montréal-Vancouver remained stable.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1991 montrent que les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de 19.6% et 14.1% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver a connu une hausse de 9.7%.

Au cours du quatrième trimestre de 1991, le nombre de passagers voyageant sur des services réguliers intérieurs se chiffrait à 2.9 millions, une baisse de 5.3% par rapport au même trimestre de 1990. Pour chacun des trimestres de 1991 comparé au même trimestre de 1990, des baisses furent enregistrées. Pour l'année 1991, une baisse plus forte (-12.7%) fut enregistrée, soit 1.7 million de passagers de moins par rapport à 1990. Ce fut la troisième baisse annuelle consécutive depuis l'imposant nombre annuel (13.6 millions) enregistré en 1988, première année de la déréglementation au Canada.

Parmi les 25 premières paires de villes, 24 ont connu des baisses de trafic allant de 1.8% à Calgary-Ottawa à 29.8% à Kelowna-Vancouver en 1991 par rapport à 1990. Le trajet Montréal-Vancouver est demeuré stable.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 5.

Charter Passengers by Region, 1981 to 1991
(Preliminary Data for 1991)

Year Année	Domestic Intérieur	International				Total International
		Europe	South Sud	United States États-Unis	Other ⁽¹⁾ Autre ⁽¹⁾	
1981	192,685	764,809	361,125	1,478,066	2,270	2,606,270
1982	199,484	876,838	392,709	1,633,719	1,111	2,904,377
1983	338,483	915,903	610,364	1,574,462	146	3,100,875
1984	309,638	946,772	755,969	1,608,905	1,038	3,312,684
1985	360,207	1,062,204	917,600	1,746,314	3,873	3,729,991
1986	195,650	920,842	1,054,014	1,608,988	7,591	3,591,435
1987	62,817	897,512	1,410,616	1,667,534	1,761	3,977,423
1988	19,723	979,821	1,556,662	2,023,221	5	4,559,709
1989	92,148	1,122,125	1,730,245	2,373,458	225	5,226,053
1990	329,199	1,211,183	1,567,461	2,249,000	2,051	5,029,695
1991	438,597	958,254	1,403,296	1,939,535	516	4,301,601
% Change 1991/1981	127.6	25.3	288.6	31.2	-77.3	65.0
1991/1990	33.2	-20.9	-10.5	-13.8	-74.8	-14.5
Variation en %						

The domestic market reached a total of 438,597 passengers in 1991, a 33.2% increase over a year earlier. This number was the highest total ever achieved since the start of the domestic survey in 1978. The combined operations of Canada 3000 Airlines, Nationair, Bradley Air Services and Air Transat accounted for 99.8% of the total domestic market for 1991. Toronto-Vancouver was the top city-pair with 76,926 passengers; Calgary-Toronto ranked second with 36,704 passengers.

The total international market underwent its second consecutive annual decrease in 1991; this decrease of 14.5% followed a 3.8% decrease in 1990. Commencing in 1990 and continuing through 1991, charter activity for all three main international charter regions reverted to a pre-deregulation (pre 1988) level.

Europe demonstrated the largest decrease (-20.9%) of the three main regions, 1991 over 1990. Charter activity to and from Europe was, for the most part, marginal and stable over the last decade and 1991 was no exception. The current large percentage decrease was a result of 1991's comparison to an exceptionally strong prior year. Europe's largest charter markets, the United Kingdom and France, decreased by 36.6% and 22.0% to 290,405 and 291,456 charter passengers respectively, between 1990 and 1991.

The South region continued its downward trend from its high of 1,730,245 passengers in 1989. Of its three largest charter markets namely: Mexico, the Dominican Republic and Cuba, only Cuba reported an increase, from 122,908 to 142,616 charter passengers (16.0%). A similar trend was observed for the United States with a high of 2,373,458 passengers in 1989. Florida and Nevada underwent decreases of 11.9% and 16.0% over 1990, registering 1,225,762 and 446,103 passengers respectively in 1991.

⁽¹⁾ A combination of Africa, Asia and Pacific regions.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 5.

Passagers des vols nolisés par région, 1981 à 1991
(données provisoires pour 1991)

Le marché intérieur a atteint un nombre total de 438,597 passagers en 1991, une hausse de 33.2% par rapport à l'année précédente. Ce nombre représente le total le plus élevé depuis le début de l'enquête intérieure en 1978. Les opérations combinées des Lignes aériennes Canada 3000, Nationair, Bradley Air Services et Air Transat ont compté pour 99.8% du total du marché intérieur en 1991. Toronto-Vancouver était la première paire de villes avec 76,926 passagers; Calgary-Toronto était classée deuxième avec 36,704 passagers.

Le total du marché international a subi sa deuxième baisse annuelle consécutive en 1991. Cette baisse de 14.5% suit une diminution de 3.8% en 1990. Commencant en 1990 et se poursuivant au cours de 1991, les opérations nolisées des trois principales régions d'affrètements internationaux sont revenues à leur niveau de pré-déréglementation (pré-1988).

Parmi les trois principales régions, l'Europe a enregistré la plus forte baisse (-20.9%) en 1991 par rapport à 1990. Les opérations d'affrètements en provenance et à destination de l'Europe étaient, pour la plupart, marginales et stables au cours de la décennie précédente et 1991 ne faisait pas exception. La forte baisse courante en pourcentage est le résultat de la comparaison de 1991 à une année plus tôt, exceptionnellement élevée. Les plus gros marchés nolisés de l'Europe, le Royaume Uni et la France, ont baissé de 36.6% et 22.0% à 290,405 et 291,456 passagers nolisés respectivement, entre 1990 et 1991.

La région du sud continue sa tendance à la baisse depuis l'imposant nombre de 1,730,245 passagers en 1989. Parmi ses plus importants marchés, à savoir: le Mexique, la République Dominicaine et Cuba, seulement Cuba a rapporté une hausse, de 122,908 à 142,616 passagers nolisés (16.0%). Une tendance similaire était observée pour les États-Unis avec un maximum de 2,373,458 passagers en 1989. La Floride et le Nevada ont subi des baisses de 11.9% et 16.0% par rapport à 1990, rapportant 1,225,762 et 446,103 passagers respectivement en 1991.

⁽¹⁾ Une combinaison des régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1991 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1991 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passengers		Full Fare		Discounted Fare		Other			
			Plein Tarif		Tarif réduit		Autre			
	1991	Change 1991/1990 Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991		
	No. - Nbre ('000)	%				%				
Domestic										Intérieur
First quarter	3,185.7	4.0	38.3	34.1	58.2	62.3	3.4	3.7	Premier trimestre	
Second quarter	3,525.3	-3.4	33.6	32.5	62.9	63.8	3.6	3.7	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,994.5	6.2	28.4	24.1	68.2	71.2	3.5	4.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,542.9	15.4	32.4	29.5	64.3	66.4	3.3	4.1	Quatrième trimestre	
Annual	14,248.5	5.2	33.0	29.8	63.6	66.2	3.5	4.1	Annuel	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	3,005.4	2.4	37.8	32.7	58.7	63.5	3.6	3.8	Premier trimestre	
Second quarter	3,331.4	-4.9	32.9	31.1	63.4	65.1	3.7	3.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,782.6	4.8	27.5	22.8	68.9	72.4	3.6	4.9	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,364.6	14.2	31.4	28.3	65.2	67.5	3.4	4.2	Quatrième trimestre	
Annual	13,484.0	3.8	32.2	28.4	64.3	67.4	3.6	4.2	Annuel	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	1,548.3	20.1	44.7	35.7	52.3	61.1	3.0	3.2	Premier trimestre	
Second quarter	1,677.1	21.3	39.9	37.3	57.0	59.5	3.1	3.3	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,721.9	27.8	34.8	29.9	61.8	65.8	3.4	4.3	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,755.7	43.0	35.2	33.3	61.8	62.9	3.0	3.8	Quatrième trimestre	
Annual	6,703.1	27.8	38.7	34.0	58.2	62.4	3.1	3.7	Annuel	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	1,457.1	-11.5	32.3	29.5	63.7	66.0	4.0	4.5	Premier trimestre	
Second quarter	1,645.4	-22.0	28.3	24.8	67.6	70.8	4.1	4.4	Deuxième trimestre	
Third quarter	2,060.7	-8.8	23.1	16.8	73.2	77.9	3.7	5.3	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,608.9	-6.5	28.7	22.8	67.6	72.6	3.7	4.6	Quatrième trimestre	
Annual	6,780.9	-12.5	27.7	22.9	68.4	72.4	3.9	4.8	Annuel	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	180.3	41.6	52.5	57.0	46.9	42.0	0.5	0.9*	Premier trimestre	
Second quarter	193.9	31.8	50.4	57.6	49.0	41.5	0.7	0.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	211.8	37.4	48.7	48.3	50.4	50.4	0.8	1.4	Troisième trimestre	
Fourth quarter	178.4	46.7	56.4	53.1	42.8	45.3	0.8	1.6	Quatrième trimestre	
Annual	764.4	38.9	51.7	53.8	47.5	45.0	0.7	1.2	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1991 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1991 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein Tarif		Tarif réduit		Autre		
	Change 1991/1990 Variation								
	1991	%	1990	1991	1990	1991	1990	1991	
	No. - Nbre ('000 000)	%			%				
Domestic									
First quarter	3 780.2	-6.8	33.9	30.5	62.3	65.5	3.8	4.0	Premier trimestre
Second quarter	4 287.4	-17.8	29.2	26.4	66.8	69.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 323.8	-5.0	23.9	18.3	72.4	76.6	3.7	5.1	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 195.9	-0.2	29.5	23.9	67.0	71.6	3.5	4.5	Quatrième trimestre
Annual	17 587.3	-7.8	28.7	24.2	67.6	71.3	3.7	4.5	Annuel
Southern services									
First quarter	3 637.1	-7.4	33.4	29.7	62.8	66.3	3.9	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 126.1	-18.5	28.7	25.3	67.3	70.5	4.0	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 128.4	-5.6	23.3	17.3	72.9	77.5	3.8	5.2	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 051.2	-0.8	28.8	23.0	67.7	72.5	3.5	4.6	Quatrième trimestre
Annual	16 942.8	-8.5	28.1	23.3	68.1	72.2	3.8	4.6	Annuel
Short-haul									
First quarter	661.9	5.4	42.8	33.5	54.2	63.3	3.0	3.1	Premier trimestre
Second quarter	728.2	5.0	37.4	35.0	59.5	61.8	3.1	3.2	Deuxième trimestre
Third quarter	765.1	11.6	32.5	27.9	64.2	68.1	3.4	4.0	Troisième trimestre
Fourth quarter	759.8	26.3	33.1	31.2	63.9	65.3	3.1	3.6	Quatrième trimestre
Annual	2 915.1	11.7	36.4	31.8	60.5	64.7	3.1	3.5	Annuel
Long-haul									
First quarter	2 975.2	-9.9	31.6	28.8	64.4	66.9	4.1	4.3	Premier trimestre
Second quarter	3 397.9	-22.2	27.3	23.2	68.5	72.4	4.2	4.4	Deuxième trimestre
Third quarter	4 363.3	-8.1	21.9	15.4	74.2	79.1	3.9	5.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 291.3	-5.5	28.1	21.1	68.3	74.1	3.6	4.8	Quatrième trimestre
Annual	14 027.7	-11.8	26.8	21.5	69.3	73.7	3.9	4.8	Annuel
Northern Services									
First quarter	143.1	13.1	49.9	52.9	49.5	46.1	0.6	1.0*	Premier trimestre
Second quarter	161.3	6.3	46.9	53.7	52.5	45.4	0.7	1.0	Deuxième trimestre
Third quarter	195.4	14.6	44.9	44.9	54.3	53.9	0.8	1.2	Troisième trimestre
Fourth quarter	144.7	20.0	53.6	50.4	45.4	48.1	1.0	1.6	Quatrième trimestre
Annual	644.5	13.2	48.4	50.1	50.9	48.7	0.8	1.2	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 6.1) indicate that 66.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket in 1991. This level represented an increase of 2.6 percentage points compared to a year earlier. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.3%, up from 67.6% in 1990 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1989-1991

Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 67.4% of passenger traffic (representing 72.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1991. In 1990, the corresponding figures were 64.3% for passengers and 68.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 45.0% of the traffic in 1991, down from 47.5% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 2.2 percentage points (50.9% to 48.7%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1991, discount carriage on long-haul services represented 72.4% of passenger volume and 73.7% of passenger-kilometres; this compared with 62.4% and 64.7% respectively, for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

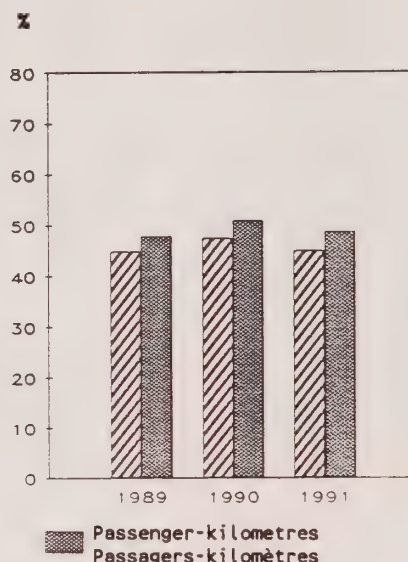
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 66.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1991. Ce niveau représente une hausse de 2.6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67.6% en 1990 à 71.3% en 1991 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1989-1991

Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 67.4% du trafic de passagers (représentant 72.2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1991, comparativement à 64.3% et 68.1% respectivement en 1990. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 45.0% du trafic en 1991, une baisse par rapport à 47.5% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 2.2 points de pourcentage (de 50.9% à 48.7%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.4% du volume de passagers et 73.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.4% et 64.7% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1989-1991

Short-Haul
Court-courriers

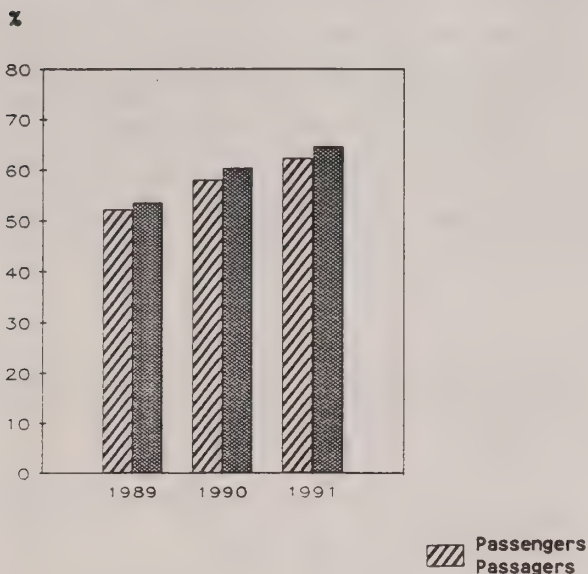
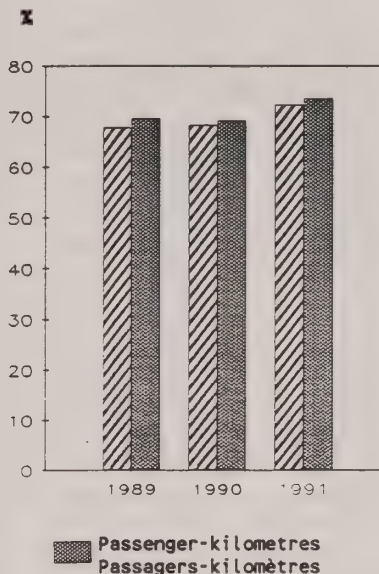


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1989-1991

Long-Haul
Long-courriers



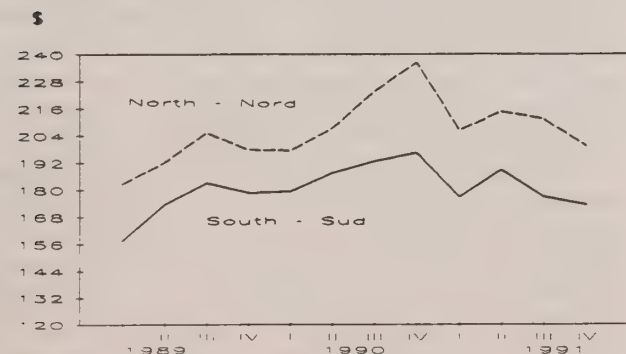
Average Fares

Figure 6.3 shows that during the first quarter of 1991, the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone decreased, while it increased during the second quarter. During the third quarter, the average of all fares decreased by 7.3% over the previous year. During the fourth quarter, the average of all fares decreased by 11.8% over the corresponding quarter of 1990 to reach \$173.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1989-1991

All Fares
Tous les tarifs



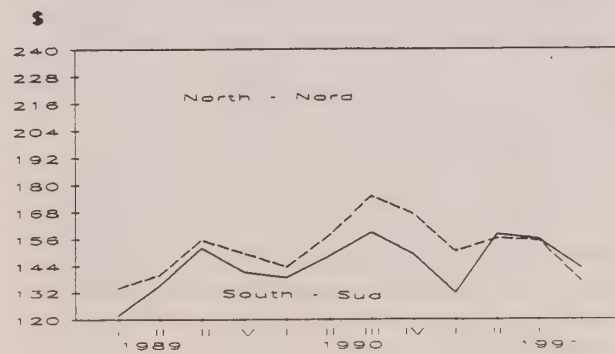
Tarifs moyens

La figure 6.3 montre qu'au cours du premier trimestre de 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a diminué alors qu'il a légèrement augmenté au cours du deuxième trimestre. Au cours du troisième trimestre, il a diminué de 7.3% par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen (tous types de tarifs) a connu, au cours du quatrième trimestre, une baisse de 11.8% par rapport au trimestre correspondant de 1990 pour atteindre \$173.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1989-1991

Discount Fares
Tarifs réduits



Discount fares also recorded a decrease during the fourth quarter of 1991, to average \$143. This represented a decline of 4.0% over the same period in 1990.

In the regulated zone, the average fare (all fares) decreased by 15.7% during the fourth quarter of 1991 over the same period in 1990, posting its first quarterly decrease for this period since 1984.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1989. Figure 6.3 shows that since 1989 (except for discount fares for the second and third quarters of 1991) the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone. However, during the fourth quarter of 1991, for the first time since the first quarter of 1988, the discount fares in the northern sector showed a lowest amount than in the southern sector.

Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1991 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1991 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the summer of 1992. For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

Les tarifs réduits ont aussi connu une diminution durant le quatrième trimestre de 1991 pour s'établir à \$143. Ceci représente une baisse de 4.0% par rapport à la même période en 1990.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a fortement diminué de 15.7% au cours du quatrième trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990, enregistrant sa première baisse trimestrielle pour cette période depuis 1984.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1989. La figure 6.3 montre que depuis 1989 (à l'exception des tarifs réduits pour les deuxième et troisième trimestres de 1991), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée. Cependant, lors du quatrième trimestre de 1991, pour la première fois depuis le premier trimestre de 1988, les tarifs réduits du secteur nord ont affiché un montant plus bas que celui du secteur sud.

Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif d'excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1991 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1991 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'été de 1992. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-1989).

TABLE 7.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1991
(Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1991	Change June 1991/1990	Year-to-date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	26,694	-11.9	160,267	-10.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,839	-11.9	139,773	-8.5
3	Boundary Bay BC-CB	23,842	26.4	118,577	11.6
4	Toronto Buttonville ONT	19,872	-21.8	84,495	-25.8
5	St. Hubert QUE-QUE	19,816	-9.3	98,791	-16.5
6	Montréal Int'l. QUE-QUE	17,460	-5.9	97,354	-10.9
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,029	-11.3	105,416	-4.7
8	Victoria Int'l. BC-CB	16,822	-13.0	93,460	-11.5
9	Ottawa Int'l. ONT	14,565	-5.8	83,675	-10.6
10	Hamilton City ONT	14,227	10.2	60,132	-6.1
11	Québec QUE-QUE	14,087	-2.3	70,454	-4.0
12	Abbotsford BC-CB	13,318	3.8	91,301	5.2
13	Toronto Island ONT	12,532	-5.3	54,347	-8.0
14	Winnipeg MAN	12,461	-15.3	69,744	-12.9
15	Springbank ALTA-ALB	11,855	-2.2	74,995	8.9
16	London ONT	11,268	8.8	53,512	-8.0
17	Sudbury ONT	11,107	44.4	59,638	52.8
18	Pitt Meadows BC-CB	10,572	-7.3	54,581	-11.0
19	St. Andrews MAN	10,392	-2.5	57,841	-20.5
20	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,067	-15.4	62,424	-11.5
21	Langley BC-CB	10,056	6.7	46,010	-19.5
22	North Bay ONT	10,043	21.7	53,977	13.4
23	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,738	-10.4	53,334	-12.7
24	Waterloo-Guelph ONT	9,645	-2.1	45,648	-9.8
25	Oshawa ONT	8,652	-0.4	39,742	-15.5
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		361,959	-4.2	1,929,488	-7.5
Total - Transport Canada Towers (59)/		524,321	-6.0	2,797,113	-8.2
Total - Tours de Transports Canada (59)					

In June 1991, total movements at the 59 Transport Canada towered airports decreased by 6.0% from June 1990. Itinerant movements decreased by 5.7% to 327,992 while local movements decreased by 6.6% to 196,329 compared to the same month last year.

In the first six months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.2% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 7.1% to 1,735,761 while local movements decreased by 10.0% to 1,061,352.

The largest percentage increase in June was 44.4% at Sudbury, Ont. The largest decrease was 44.1% at Brandon, Man.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABEAU 7.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1991 (données provisoires)

Au cours du mois de juin 1991, les 59 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 6.0% par rapport au mois de juin 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 327,992, soit une diminution de 5.7%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 6.6% par rapport au mois de juin 1990 pour atteindre 196,329.

Au cours des six premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8.2% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,735,761, soit une diminution de 7.1%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 10.0% pour s'établir à 1,061,352.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sudbury, Ont., soit 44.4%. La plus forte diminution a été enregistrée à Brandon Man., soit 44.1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

SUBSCRIPTION ORDER FORM		<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (Please enclose)			
Mail to: Publications Sales Statistics Canada Ottawa, K1A 0T6 (Please print) Company _____ Dept _____ Attention _____ Address _____ City _____ Tel _____ Province _____ Postal Code _____		Tel # (613)951-7277 Fax # (613)951-1584 For faster service call Toll free 1-800-267-6677 <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ CHARGE TO MY <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account No. <table border="1" style="display: inline-table; width: 150px; height: 15px; vertical-align: middle;"></table> Expiry date <table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 15px; vertical-align: middle;"></table> <input type="checkbox"/> Bill me later My client reference number is _____ Signature _____			
Catalogue No	Title	Quantity	Price	G.S.T. 7%	Total
Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds U.S.A. and foreign clients please pay in U.S. drawn on a U.S. bank.					PF # 03651

BON DE COMMANDE		<input type="checkbox"/> Numero de la commande (inclure s.v.p.)			
Postez à: Vente de publications Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6 (Lettres moulees s.v.p.) Compagnie _____ Service _____ Attention _____ Adresse _____ ville _____ Tel _____ Province _____ Code postal _____		Tel # (613)951-7277 Fax # (613)951-1584 Pour service plus rapide Téléphonez sans frais 1-800-267-6677 <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ PORTEZ A MON COMPTE. <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte <table border="1" style="display: inline-table; width: 150px; height: 15px; vertical-align: middle;"></table> Date d'expiration <table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 15px; vertical-align: middle;"></table> <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard Numero de reference du client _____ Signature _____			
N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	T.P.S. 7%	Total
Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ U.S. tirés d'une banque américaine.					PF # 03651



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 7

HIGHLIGHTS

- o In April 1992, after decreases in March, all major indicators showed increases in traffic relative to April of 1991.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o Again in 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported a decrease in traffic of 14%, 11% and 7% respectively from 1990.

- o In July 1991, total movements at the Transport Canada towered airports decreased by 10% from July 1990.

- o During the fourth quarter of 1991, for short-haul trips, the average discounts offered on economy fares varied between 29% for Montréal and 54% for Winnipeg. For long-haul trips, discounting in the major cities ranged from 40% for Montréal to 55% for Saskatoon.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1991 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vol. 24, N° 7

FAITS SAILLANTS

- o En avril 1992, après avoir enregistré des diminutions en mars, tous les indicateurs majeurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au mois d'avril 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Encore une fois en 1991, les trois plus importantes paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de villes ont déclaré des baisses de trafic de 14%, 11% et 7% respectivement par rapport à 1990.

- o En juillet 1991, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 10% des mouvements totaux par rapport au mois de juillet 1990.

- o Au cours du quatrième trimestre de 1991, pour les vols court-courriers, les réductions moyennes offertes sur les tarifs économiques se sont échelonnées entre 29% pour Montréal et 54% pour Winnipeg. Pour les vols long-courriers, les rabais dans les principales villes ont oscillé entre 40% pour Montréal et 55% pour Saskatoon.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1991 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, April 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	April	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	Avril	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,117	7.3	4,010	-0.6	- Intérieur
- International	489	7.5	1,988	7.6	- International
- Total	1,606	7.4	5,998	2.0	- Total
Passengers - Charter	147	15.7	792	13.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,753	8.0	6,790	3.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 470 396	9.1	5 407 725	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 754 239	12.4	6,609 867	1.7	- International
- Total	3 224 635	10.9	12 017 592	3.5	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	315 756	9.6	1 779 176	7.8	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 540 392	10.8	13 796 769	4.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 001 757	1.8	19 274 420	-1.8	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	401 729	6.5	2 173 402	4.9	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 403 487	2.1	21 447 822	-1.2	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	64.5	...	62.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.6	...	81.9	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.5	...	64.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	99 335	-3.6	393 920	-5.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	724	6.0	2 559	8.7	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	100 059	-3.4	396 480	-5.7	Total
Hours Flown	65	4.8	258	2.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	249 884	-1.3	999 877	-5.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available On CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In April 1992, after decreases in March, all major indicators showed increases in traffic relative to April of 1991. Total passenger-kilometres are still 11% below the level reported in April of 1990 however.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Lignes Aériennes Canadien International limitée, AirBC Time Air.

En avril 1992, après avoir enregistré des diminutions mars, tous les indicateurs majeurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au mois d'avril 1991. Néanmoins, le total des passagers-kilomètres était encore 11% inférieur au niveau d'avril 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1991
(Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1990	Fourth Quarter 1991	Annual 1990	Annual 1991	Change Annual 1991/1990
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation annuelle
		No.-Nbre				
1	Toronto - New York	204,640	182,280	838,640	722,520	-13.8
2	Montréal - New York	98,880	94,640	381,940	341,760	-10.5
3	Toronto - Chicago	74,950	73,830	320,550	298,440	-6.9
4	Toronto - Los Angeles	59,090	66,170	260,050	242,240	-6.8
5	Toronto - Boston	62,780	61,890	264,260	235,990	-10.7
6	Toronto - Miami	61,050	60,330	213,730	227,940	6.6
7	Vancouver - Los Angeles	49,580	57,450	251,720	225,780	-10.3
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	58,020	56,780	214,780	193,150	-10.1
9	Montréal - Miami	57,060	49,650	182,280	171,780	-5.8
10	Toronto - San Francisco	40,160	41,380	184,020	180,510	-1.9
11	Vancouver - San Francisco	35,780	39,080	158,240	169,150	6.9
12	Vancouver - Hawaii	31,440	34,290	103,790	110,850	6.8
13	Calgary - Los Angeles	29,630	31,020	131,400	117,470	-10.6
14	Toronto - Philadelphia	26,160	24,350	103,590	90,310	-12.8
15	Montréal - Chicago	31,010	22,950	69,290	95,850	38.3
16	Montréal - Los Angeles	29,270	21,880	88,820	87,830	-1.1
17	Montréal - Boston	26,670	21,250	114,430	92,320	-19.3
18	Toronto - Detroit	18,470	20,880	75,830	68,850	-9.2
19	Montréal - Ft. Lauderdale	29,710	20,860	85,580	69,510	-18.8
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	24,630	20,300	83,310	71,170	-14.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,640	19,140	86,070	81,540	-5.3
22	Toronto - Washington/Baltimore	27,150	18,990	115,170	78,870	-31.5
23	Toronto - Atlanta	15,900	18,420	72,340	65,090	-10.0
24	Toronto - Cleveland	18,130	17,810	76,420	64,850	-15.1
25	Edmonton - Los Angeles	14,660	16,910	68,070	59,270	-12.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,144,460	1,092,530	4,544,320	4,163,040	-8.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,236,890	2,119,410	9,090,720	8,340,100	-8.3

Again in 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported a decrease in traffic of 13.8%, 10.5% and 6.9% respectively from 1990.

Preliminary 1991 data for scheduled transborder air passenger origin and destination indicated that 8.3 million passengers travelled between Canada and the United States, down 8.3% compared to 1990. This was the first annual decrease since 1987. Overall, declines were recorded for each quarter of 1991 compared to the same periods in 1990.

Most transborder markets (21 out of 25) recorded decreases, varying from 1.1% for Montréal-Los Angeles to 31.5% for Toronto-Washington/Baltimore. The largest increase (38.3%), recorded for Montréal-Chicago, was largely attributed to an increased level of passengers reported by American Airlines for this city-pair.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier,
passagers - Quatrième trimestre et annuel 1991
(données provisoires)

Encore une fois en 1991, les trois plus importantes paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de ces paires de villes ont déclaré des baisses de trafic de 13.8%, 10.5% et 6.9% respectivement par rapport à 1990.

Les données provisoires sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers transfrontaliers indiquent que 8.3 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis en 1991, une baisse de 8.3% comparé à 1990. Ceci représente la première baisse annuelle depuis celle enregistrée en 1987. Au niveau de l'ensemble, pour chacun des trimestres de 1991 comparé au même trimestre de 1990, des baisses furent enregistrées.

La plupart des 25 principales paires de villes transfrontalières (21 sur 25) ont déclaré des baisses s'échelonnant de 1.1% pour Montréal-Los Angeles à 31.5% pour Toronto-Washington/Baltimore. La plus forte hausse (38.3%), enregistrée pour le marché de Montréal-Chicago, est en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de passagers rapportés par American Airlines pour cette paire de villes.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386)

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, July 1991

TABEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 princip
aéroports avec tour de contrôle de Transports Cana
juillet 1991

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July	Change July	Year-to-date	Change Year-to-date
		1991	1991/1990	1991	1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation Juillet	Cumulatif	Variation cumulatif
			%		%
1	Lester B. Pearson International	28,222	-9.7	188,489	-10.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,125	-10.9	167,898	-8.9
3	Boundary Bay BC-CB	25,798	30.0	144,375	14.4
4	St. Hubert QUE-QUE	21,900	-16.0	120,691	-16.4
5	Victoria Int'l. BC-CB	21,016	-8.6	114,476	-10.9
6	St. Honoré QUE-QUE	18,460	-10.0	52,371	-11.8
7	Montréal Int'l. QUE-QUE	17,755	-5.5	115,109	-10.1
8	Calgary Int'l ALTA-ALB	17,661	-4.3	123,077	-4.7
9	Toronto Buttonville ONT	16,179	-29.4	100,674	-26.4
10	Québec QUE-QUE	15,268	-3.7	85,722	-3.9
11	Abbotsford BC-CB	14,171	31.1	105,472	8.0
12	Ottawa Int'l. ONT	14,081	-16.5	97,756	-11.7
13	St. Andrews MAN	13,597	-22.9	71,438	-20.9
14	Toronto Island ONT	13,571	0.6	67,918	-6.4
15	Pitt Meadows BC-CB	13,235	-16.2	67,816	-12.1
16	Springbank ALTA-ALB	12,460	7.6	87,455	8.6
17	Winnipeg MAN	12,426	-11.4	82,170	-12.7
18	Edmonton Mun. ALTA-ALB	12,232	-2.9	74,656	-10.2
19	Halifax Int'l. NS-NÉ	11,188	-0.4	64,522	-10.7
20	London ONT	11,014	-25.2	64,526	-11.5
21	Sudbury ONT	10,260	7.5	69,898	43.9
22	Villeneuve ALTA-ALB	10,256	3.5	56,928	-11.7
23	Hamilton City ONT	10,131	-6.2	70,263	-6.1
24	Langley BC-CB	10,006	-27.7	56,016	-21.1
25	Windsor ONT	8,955	55.4	44,419	11.8
	Total - above airports / Aéroports ci-dessus	387,967	-6.9	2,294,135	-7.7
	Total - Transport Canada Towers / Total - Tours de Transports Canada	555,433	-9.8	3,314,901	-9.5

In July 1991, total movements at the 56 Transport Canada
towered airports decreased by 9.8% from July 1990.
Itinerant movements decreased by 7.4% to 345,243 while local
movements decreased by 13.5% to 210,190 compared to the same
month last year.

In the first seven months of 1991, total movements at all
Transport Canada towered airports decreased by 9.5 over the
same period last year. Itinerant movements decreased by
8.1% to 2,060,330 while local movements decreased by 11.8%
to 1,254,571.

The largest percentage increase in July was 55.4% at
Windsor, Ont. The largest decrease was 52.8% at Val D'or
QUE.

For further information, please contact Peter Bailie
(819) 997-6185.

En juillet 1991, les 56 aéroports avec une tour
contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse
9.8% des mouvements totaux par rapport au mois de juil
1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 345,2
soit une diminution de 7.4%, alors que les mouvements loc
ont diminué de 13.5% par rapport au mois de juillet 1
pour atteindre 210,190.

Au cours des sept premiers mois de 1991, les mouveme
totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle
Transports Canada ont diminué de 9.5% par rapport à la m
période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants
totalisé 2,060,330, soit une diminution de 8.1%, alors
le nombre de mouvements locaux a connu une diminution
11.8% pour s'établir à 1,254,571.

En juillet, l'augmentation en pourcentage la p
importante a été enregistrée à Windsor Ont., soit 55.4%.
plus forte diminution a été enregistrée à Val D'or Qu
soit 52.8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communic
avec Peter Bailie (819) 997-6185.

SPECIAL ARTICLE

Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities¹, Fourth Quarter of 1988-1991

This study presents a composite picture of the pattern of discount fare utilization for selected Canadian cities for the fourth quarter of the years 1988 to 1991. This study also explores the air fares paid by the passengers travelling on Level I air carriers² in the major Canadian cities.

In this study, we will try to answer the following questions:

At the city level, what has been the trend in the use of discount fares?

Which cities experienced the largest fluctuations?

What has been the trend in air fares over the study period?

Which factors influenced the evolution of air fares?

On January 1, 1988, an economic regulatory reform in the air transport industry took place in Canada. The impact of this new reform has been the widespread use of discount fares. Indeed, for short-haul services, the use of discount fares increased in all cities in 1988, while for long-haul services, only Saskatoon posted a slight decrease in the use of discount fares (see Table 4). It should be noted that in 1988, while competition was particularly intense, the airlines used more price discounting in an attempt to acquire a larger market share.

However, in 1989, still during the fourth quarter, all major cities posted declines in discount fare utilization, with the exception of Halifax, where a slight increase of 0.3 percentage point was registered for short-haul services. For long-haul services, only Regina and Saskatoon registered slight increases of 2.9 percentage points and 0.3 percentage point, respectively.

In 1990, the situation seemed to recover as for both short-haul and long-haul services, seven of the ten cities³ posted increases in discount fare utilization. These increases are largely explained by the following factors:

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing their market share; and,

the intense competition in the Toronto - Ottawa - Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

In 1991, the upward growth in the use of discount fares continued in most of the Canadian cities. In order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf War, the difficult economic situation and increased taxation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats. Furthermore, to preserve their market share on routes also operated by smaller independent or charter carriers, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers.

ÉTUDE SPÉCIALE

Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes¹, Quatrième trimestre de 1988-1991

L'exposé qui suit présente une vue d'ensemble du schéma de l'utilisation des tarifs aériens réduits pour des villes canadiennes choisies au cours du quatrième trimestre des années 1988 à 1991. Cette étude traite également des tarifs aériens payés par les passagers des transporteurs de niveau I² dans les principales villes canadiennes.

Dans cette étude, nous tenterons de répondre aux questions suivantes:

* Au niveau des villes choisies, est-ce que l'utilisation des tarifs réduits a connu les mêmes tendances?

* Quelles villes ont enregistré les plus fortes variations?

* Quelle a été la tendance des tarifs aériens pour la période sous-étude?

* Quels facteurs ont influencé l'évolution des tarifs aériens?

Le 1^{er} janvier 1988, entré en vigueur la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette nouvelle réforme a eu une incidence considérable sur l'essor qu'a connu les tarifs réduits. En effet, pour les services court-courriers, l'utilisation des tarifs réduits s'est accrue dans toutes les villes en 1988, alors que pour les services long-courriers, il n'y a qu'à Saskatoon que l'utilisation des tarifs réduits a présenté une légère baisse (voir tableau 4). Il faut mentionner qu'en 1988, face à une intense concurrence, les compagnies aériennes ont dû offrir plus de tarifs réduits afin de pouvoir s'approprier une plus grande part du marché.

Cependant, en 1989, toujours lors du quatrième trimestre, l'utilisation des tarifs réduits a connu des baisses dans toutes les principales villes sauf à Halifax où une légère augmentation de 1.3 point de pourcentage a été enregistrée pour les services court-courriers. En ce qui a trait aux services long-courriers, seulement Regina et Saskatoon ont enregistré de légères augmentations, soit 2.9 points de pourcentage et 0.3 point de pourcentage, respectivement.

En 1990, la situation a semblé se rétablir puisque pour les services court-courriers et long-courriers, sept villes sur dix³ ont enregistré des hausses quant à l'utilisation des tarifs réduits. Ces augmentations s'expliquent en grande partie par les faits suivants:

* afin d'éviter de perdre leur part de marché, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué d'offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers; et,

* la forte concurrence dans le couloir Toronto - Ottawa - Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places.

En 1991, la tendance à la hausse dans l'utilisation des tarifs réduits s'est poursuivie dans la majorité des villes canadiennes. Afin de stimuler une demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe, une conjoncture économique difficile et la hausse des taxes, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides. De plus, afin de préserver leur part de marché sur des liaisons également desservies par de plus petits transporteurs indépendants ou par des transporteurs d'affrètement, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens.

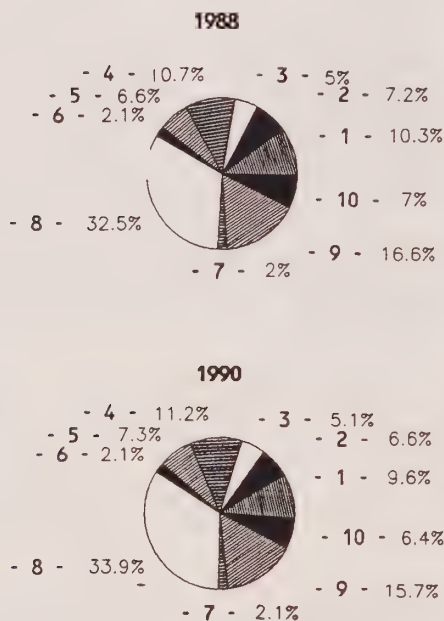
The use of economy fares seems to follow a general trend which is: when the use of discount fares decreases, the use of economy fares increases. This relationship was observed throughout the study period. So, it would seem that when the offer of discount fares decreases, travellers choose the economy class rather than the business class, where fares are higher.

During the fourth quarter of 1988, 88.0% of all passengers who flew on discount fares in Canada enplaned in one of the top ten cities. This percentage rose to 90.1% in 1989 and to 92.0% in 1990 while in 1991, the major cities accounted for 88.3% of discounted passengers.

As evidenced by Figure 1, the market shares in discount carriage for the ten major cities did not experience strong fluctuations. Since 1988, Toronto dominated by far the other cities with regard to the use of discount fares; its market share always exceeded 30.0%. The second rank held by Vancouver during these four years did not experience strong fluctuations, its share ranging from 15.7% in 1990 to 18.9% in 1991. In 1988 and 1990, Montréal ranked third with market shares of 10.7% (1988) and 11.2% (1990). During the fourth quarter of 1989 and 1991, Calgary ranked third with shares of 10.5% in 1989 and 13.1% in 1991.

Figure 1

Discount Fare Traffic, Market Share by City - Fourth Quarter 1988-1991



1 - Calgary	3 - Halifax	5 - Ottawa	7 - Saskatoon	9 - Vancouver
2 - Edmonton	4 - Montréal	6 - Regina	8 - Toronto	10 - Winnipeg

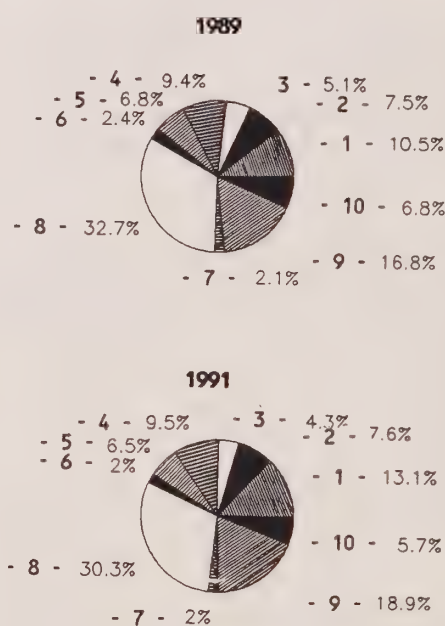
L'utilisation des tarifs économiques semble suivre une tendance générale laquelle est: lorsque l'utilisation de tarifs réduits diminue, l'utilisation des tarifs économiques augmente. Cette relation est observée pour toute la période sous-étudiée. Ainsi, il semblerait que lorsqu'il y a moins d'offre de tarif réduit, les voyageurs optent pour la classe économique plutôt que pour la classe affaires où les tarifs sont plus élevés.

Lors du quatrième trimestre de 1988, 88.0% de tous les passagers qui ont voyagé à prix réduit au Canada ont embarqué dans une des dix principales villes. Ce pourcentage s'est élevé à 90.1% en 1989 et à 92.0% en 1990, alors qu'en 1991, les principales villes représentaient 88.3% du trafic de passagers qui a voyagé à prix réduit.

Tel qu'il est montré à la figure 1, les parts de marché des dix principales villes quant à l'utilisation des tarifs réduits, n'ont pas connu de fortes variations. Depuis 1988, Toronto domine et de loin les autres villes pour ce qui est de l'utilisation des tarifs réduits; sa part de marché a toujours excédé 30.0%. La deuxième place a aussi connu très peu de variation, puisqu'au cours de ces quatre années c'est toujours Vancouver qui l'a occupée avec des parts de marché variant entre 15.7% en 1990 et 18.9% en 1991. En 1988 et 1990, Montréal s'est classée en troisième position avec des parts de marché de 10.7% (1988) et 11.2% (1990). Lors du quatrième trimestre de 1989 et de 1991, la troisième position fût occupée par Calgary qui a obtenu un pourcentage de 10.5% en 1989 et 13.1% en 1991.

Figure 1

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la ville - Quatrième trimestre 1988-1991



As we have seen previously, most of the selected cities posted increases in the use of discount fares since 1988, except for 1989 where airlines offered less low-price fares.

However, what promoted such a growth in the use of discount fares? We notice that, despite the fences on discount fares, such as: advanced booking, impossibility to change flights or carriers, inability to cancel reservations (without penalty) and minimum or maximum stay, discount fares seem nevertheless to gain travellers' favour. The most interesting factor regarding discount fares for the consumer is, without any doubt, the percentage of discount off the economy fares (see Figure 2). This percentage of discount has grown continuously since 1988, with the exception of 1989. One factor that can explain this decrease is that in 1989, Wardair faced financial difficulties and consequently, offered less flights. With less competition, the airlines offered fewer discounts.

Also, as can be seen in Figure 2, we notice that distance influences the percentage of discount off the economy class fares offered by an airline. Indeed, for most of the selected cities, the passengers travelling on long distances benefitted from better discounting than those travelling on short distances. For example, consider the year 1991. The discount off the economy class fares for short-haul services ranged from 29.4% for Montréal to 54.4% for Winnipeg. For long-haul services, discounting ranged from 40.0% for Montréal to 54.5% for Saskatoon.

However, if the discount off the economy fares increased, it should be noted that the air fares also increased (see table 5). Thus, on a year-to-year basis, always on the fourth quarter, the passengers who enplaned in the different selected cities did not necessarily pay cheaper fares.

In 1989, most air fares increased substantially in most of the cities under study. Several factors can explain these increases. Airlines moved to recover from the costly price competition of 1988. Furthermore, Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair, which also affected the prices. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft. Thus, during the fourth quarter, for short-haul services, Montréal registered the most substantial increase, the average fare (all fares) going from \$109 in 1988 to \$123 in 1989. For long-haul services, Calgary registered the most substantial increase (19.0%), the average fare going from \$219 in 1988 to \$261 in 1989.

In 1990, the most notable source of price increase was economy class fares. The increases of all fares varied from 3.8% in Ottawa to 19.4% in Winnipeg for short-haul services, while for long-haul services, the fluctuations registered varied between 6.3% in Regina and 15.6% in Montréal. These increases were explained by the following factors: escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

L'utilisation des tarifs réduits a connu comme nous l'avons vu précédemment, des augmentations dans la plupart des villes choisies depuis 1988, sauf pour 1989 où les offres de rabais étaient moins nombreuses.

Toutefois, qu'est-ce qui favorise tant l'accroissement de l'utilisation des tarifs réduits? Nous constatons que, malgré les restrictions qui accompagnent les offres de rabais, telles que: les réservations à l'avance, l'impossibilité de changer de vols ou de transporteurs, l'incapacité d'annuler des réservations (sans pénalité) et la durée imposée du séjour, les tarifs réduits semblent tout de même gagner la faveur des voyageurs. Le facteur le plus intéressant concernant les tarifs réduits pour le consommateur est, sans aucun doute, le pourcentage de rabais qu'ils représentent face aux tarifs économiques (voir figure 2). Ce pourcentage de rabais n'a cessé de s'accroître depuis 1988, sauf pour l'année 1989. Un des facteurs pouvant expliquer cette baisse est qu'en 1989, Wardair a rencontré des difficultés financières et a ainsi dû offrir moins de vols. La concurrence étant moindre, les compagnies aériennes ont offert moins de rabais.

Aussi, tel qu'il est montré à la figure 2, nous constatons que la distance a une influence sur les pourcentages de rabais qu'offrent une compagnie aérienne face aux tarifs de la classe économique. En effet, pour la majorité des villes choisies, les passagers voyageant sur de longue distance bénéficient de pourcentage de rabais plus intéressant que ceux voyageant sur de courte distance. Prenons, par exemple, l'année 1991. Les pourcentages de rabais offerts sur les tarifs de la classe économique pour les services court-courriers se sont échelonnés entre 29.4% pour Montréal et 54.4% pour Winnipeg. Pour les services long-courriers, des rabais de l'ordre de 40.0% pour Montréal à 54.5% pour Saskatoon furent observés.

Cependant, même si le pourcentage de rabais par rapport aux tarifs de la classe économique a augmenté, on doit ajouter que les tarifs aériens ont également augmenté (voir tableau 5). Ainsi, sur la base d'une année à l'autre, toujours lors du quatrième trimestre, les passagers qui ont embarqué dans les différentes villes choisies n'ont pas nécessairement payé des tarifs moins chers.

En 1989, la plupart des tarifs aériens ont fortement augmenté dans la majorité des villes sous-étude. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces augmentations. Les compagnies aériennes ont tenté de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de 1988. De plus, la compagnie Air Canada a réussi à reprendre la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève de décembre 1987 et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair, ce qui a également influé sur les prix. Aussi, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils. Ainsi, la principale augmentation enregistrée lors du quatrième trimestre pour les services court-courriers appartient à Montréal dont le tarif moyen (tous les tarifs) est passé de \$109 en 1988 à \$123 en 1989. Pour les services long-courriers, c'est Calgary qui a obtenu la plus forte hausse (19.0%), le tarif moyen passant de \$219 en 1988 à \$261 en 1989.

En 1990, la progression des tarifs aériens s'explique par la forte augmentation des tarifs de la classe économique. Les augmentations pour l'ensemble des tarifs ont varié de 3.8% à Ottawa à 19.4% à Winnipeg pour les services court-courriers, tandis que pour les services long-courriers les variations enregistrées se sont échelonnées entre 6.3% à Regina et 15.6% à Montréal. Ces augmentations s'expliquent par les facteurs suivants: la hausse des prix du carburant et les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffraient par milliards de dollars.

Figure 2

Discount Off Economy Fare, by City - Fourth Quarter 1988-1991

Short Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)

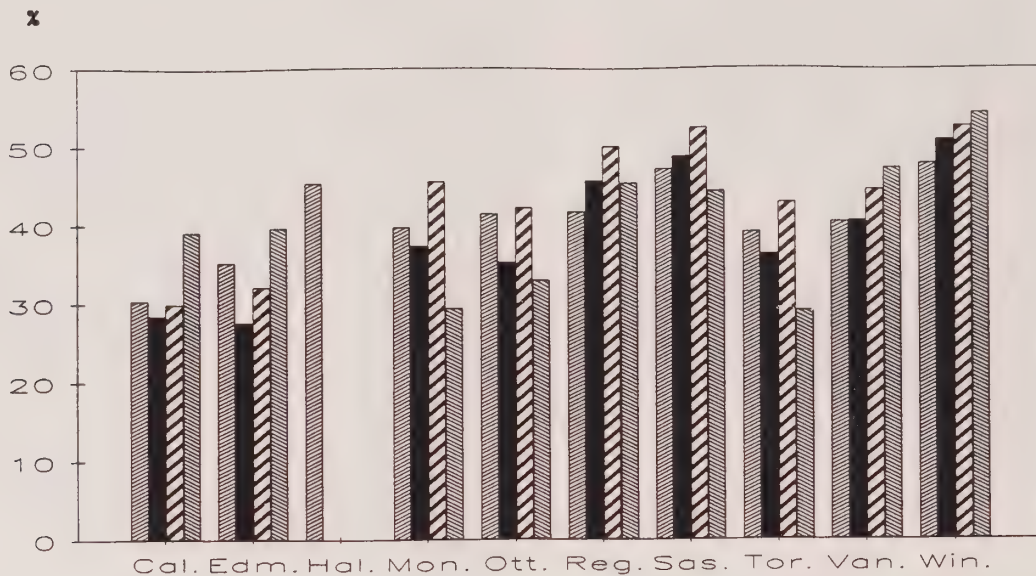
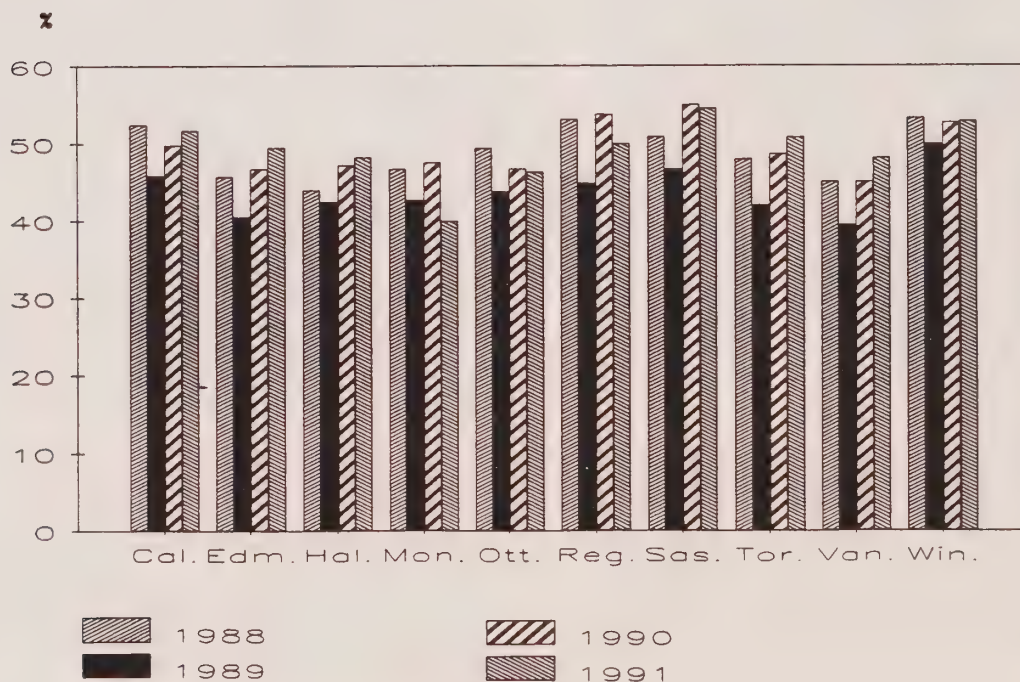


Figure 2

Rabais par rapport au tarif économique, par ville
Quatrième trimestre 1988-1991

(Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km))



During the fourth quarter of 1991, the average air fares (all fares) decreased in most of the cities under study. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers: AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower. The decreases ranged from -8.5% for Regina to -26.5% for Vancouver for short-haul services. For long-haul services, the decreases ranged from -4.3% for Montréal to -8.9% for Vancouver.

Lors du quatrième trimestre de 1991, on constate que les tarifs aériens moyens (tous les tarifs) ont diminué dans la plupart des villes sous-étude. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I: AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés. Les diminutions enregistrées ont varié de -8.5% pour Regina à -26.5% pour Vancouver pour les services court-courriers. Pour les vols long-courriers, les baisses enregistrées ont varié entre -4.3% pour Montréal et -8.9% pour Vancouver.

Notes

1. Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of the years 1988 to 1991.
2. For the years 1988 and 1989, the Level I air carriers consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair. In 1990, the Level I air carriers were only Air Canada and CAIL while in 1991, in addition to these two carriers, AirBC and Time Air were also considered as Level I air carriers.
3. In 1990, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Notes

1. En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre des années 1988 à 1991.
2. Pour les années 1988 et 1989, les transporteurs de niveau I étaient constitués de: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs de niveau I se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, en plus de ces deux transporteurs, AirBC et Time Air faisaient également partie des transporteurs de niveau I.
3. En 1990, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view. The estimates marked with an asterik "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterik "**".

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables. Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

The symbol "... indicates: figures not appropriate or not applicable and the symbol "x", indicates: confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Le symbole "... signifie: n'ayant pas lieu de figurer et le symbole "x" signifie: confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The fourth quarter 1991 issue of this publication should be released in August 1992. For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1991 de cette publication devrait paraître en août 1992. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-1989).

Table 4.

Distribution of Domestic Passengers, by City, by Fare Type
Group - Fourth Quarter 1988-1991

City of enplanement Ville d'embarquement	1988			1989		
	Business Class	Economy	Discounted	Business Class	Economy	Discounted
	Classe affaires	Économique	Réduit	Classe affaires	Économique	Réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)						
			%			
Calgary	2.7*	41.6*	53.5*	3.7	43.9	50.5
Edmonton ¹	0.2*	68.0	31.0*	0.4*	70.3	28.6
Halifax	**	35.8*	61.9*	**	**	63.2*
Montréal ²	2.6	37.7	55.9	8.3	39.7	47.1
Ottawa	4.3*	41.2	51.8	7.6	40.7	47.8
Regina	**	43.8*	52.1*	2.7*	43.8	51.7
Saskatoon	**	42.6*	54.5	1.4*	47.3	49.4
Toronto	2.4	40.2	54.0	8.3	41.3	46.2
Vancouver	3.3*	26.1*	68.7	3.9	28.5	65.7
Winnipeg	0.8*	49.6*	48.2*	2.0*	55.6	41.3
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	12.1*	15.5*	69.0	14.2*	16.7	66.0
Edmonton ¹	6.8*	23.3	67.4	6.7*	24.5	65.9
Halifax	9.0*	27.0*	61.7	9.6	25.6	61.2
Montréal ²	9.2*	25.5	61.9	11.0	25.6	60.1
Ottawa	10.0*	27.6*	60.0	11.5	26.1	58.0
Regina	5.8*	20.3	70.6	6.4*	18.4*	73.5
Saskatoon	4.1*	20.2*	72.6	5.7*	19.6	72.9
Toronto	9.9*	16.5	70.2	11.7	16.5	67.9
Vancouver	9.6*	17.9	68.7	10.5	20.2	65.6
Winnipeg	6.5*	24.4*	66.4	8.5	26.7	61.5
	1990			1991		
	Business Class	Economy	Discounted	Business Class	Economy	Discounted
	Classe affaires	Économique	Réduit	Classe affaires	Économique	Réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)						
			%			
Calgary	3.0	43.4	50.6	1.9*	31.8	63.1
Edmonton ¹	**	74.3	24.0*	1.0*	52.1	45.4
Halifax	x	x	x	-	-	-
Montréal ²	6.1	15.3	75.0	2.0	23.3	70.4
Ottawa	6.2	30.4	59.3	2.7	30.3	62.7
Regina	2.3*	42.9	52.6	1.0*	39.4*	55.9
Saskatoon	1.3*	42.8	52.7	0.5*	38.9*	56.7
Toronto	6.2	20.1	70.0	2.1	25.1	68.4
Vancouver	3.4*	33.9*	60.4	1.7*	30.6*	63.4
Winnipeg	1.7*	54.5	41.5	0.9*	50.8	45.2*
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	14.3*	16.5	65.9	8.0*	14.2	73.3
Edmonton ¹	7.1*	23.1	65.8	4.3	20.2	71.8
Halifax	8.3*	22.7	64.9	5.3	22.4	67.9
Montréal ²	9.8	23.2	62.9	5.3	20.9	68.5
Ottawa	11.5	21.6*	63.0	7.8*	22.8*	64.4
Regina	6.7*	17.3*	72.7	4.3	16.4*	73.3
Saskatoon	6.1*	17.6*	73.5	5.5*	13.0*	75.8
Toronto	11.2	15.4	69.1	6.5	13.5	74.9
Vancouver	10.3	17.6	68.0	6.5	13.7	74.8
Winnipeg	7.3*	23.4	64.8	4.1	21.6	69.1

1 Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

2 Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour * et **, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

For symbols, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour les symboles, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

Table 5.

Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group - Fourth Quarter 1988-1991

City of enplanement Ville d'embarquement	1988				1989			
	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare
	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)								
	\$							
Calgary	101.1	181.9	119.6	83.1	111.5	197.6	128.4	91.7
Edmonton ¹	82.6	113.9*	93.0	60.1	87.5	88.3	95.4	68.9
Halifax	79.6	**	112.1	61.2	68.8	**	**	52.5
Montréal ²	108.8	163.5	142.3	85.7	123.2	175.3	151.2	94.6
Ottawa	96.7	141.7	124.0	72.5	106.5	150.3	128.0	82.8
Regina	115.8	**	148.7	86.5	123.9	181.2	163.5	88.6
Saskatoon	112.6	**	153.8	81.0	122.9	174.5	164.0	83.8
Toronto	107.0	153.1	137.5	83.7	120.1	168.0	145.2	92.5
Vancouver	110.6	186.3	153.3	91.3	121.8	198.1	166.6	99.0
Winnipeg	123.7	174.4	161.9	84.2	139.3	181.0	177.4	87.0
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	219.0	440.4	322.2	153.1	260.6	476.2	350.1	189.5
Edmonton ¹	180.2	379.8	249.6	135.6	207.1	440.2	268.2	159.4
Halifax	156.2	258.5	210.2	117.8	165.3	273.9	218.4	125.6
Montréal ²	212.4	434.9	281.0	149.9	248.7	479.4	312.7	179.1
Ottawa	221.6	403.3	302.9	153.2	250.7	446.8	320.3	180.0
Regina	181.3	358.0	286.8	134.6	213.4	395.3	312.9	172.5
Saskatoon	174.1	366.5	274.5	134.7	202.8	405.0	302.1	161.1
Toronto	206.8	421.2	293.5	152.6	238.9	456.9	313.2	181.3
Vancouver	231.3	501.0	308.2	169.1	262.1	556.5	321.3	194.5
Winnipeg	169.0	301.3	262.6	122.5	197.3	332.7	284.1	142.0
1990								
	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare
	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)								
	\$							
Calgary	124.9	224.1	146.0	102.0	109.1	213.2	147.2	89.3
Edmonton ¹	98.2	**	107.0	72.4	104.7	119.4	129.6	78.0
Halifax	x	x	x	x	-	-	-	-
Montréal ²	114.2	206.7	175.5	95.5	140.2	199.4	181.5	128.1
Ottawa	110.6	169.6	148.9	85.9	120.7	170.7	155.9	104.4
Regina	140.8	208.0	192.6	96.0	128.9	174.6	179.7	97.9
Saskatoon	136.9	182.5	193.3	91.8	125.1	149.0	174.1	96.8
Toronto	114.7	194.8	165.4	94.4	135.0	187.9	172.7	122.5
Vancouver	142.8	224.9	197.1	109.2	104.9	226.8	155.2	81.7
Winnipeg	166.3	218.6	215.8	102.1	161.6	201.0	220.4	100.6
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	295.1	572.0	409.8	205.8	274.1	590.7	433.7	209.3
Edmonton ¹	231.9	505.5	319.3	170.1	216.6	494.0	334.2	168.8
Halifax	183.9	320.5	262.6	138.7	172.4	311.8	260.6	135.1
Montréal ²	287.4	580.4	391.8	205.2	274.9	598.1	374.0	224.3
Ottawa	279.6	518.9	379.0	202.0	280.8	569.0	391.5	210.2
Regina	226.9	462.9	371.2	171.5	232.5	441.0	386.7	193.4
Saskatoon	217.1	480.3	359.1	161.6	217.9	448.9	389.3	177.3
Toronto	263.2	546.7	372.3	191.4	240.0	555.1	383.0	188.5
Vancouver	286.3	642.1	377.2	207.1	260.7	643.3	391.7	203.4
Winnipeg	216.3	388.6	333.4	157.7	206.5	390.9	338.0	159.3

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour * et **, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

For symbols, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour les symboles, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel

Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada

Publication date de publication		Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Quarter/ Trimestre		
1991	3	Five Years of Affiliate Networks/Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers/ Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
	-	Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988

Publication date de publication	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Quarter/ Trimestre	

	Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
--	---	------------------

1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
---	---	------

	A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
--	---	---------

Catalogue 51-204 Annual / Annuel

Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
	Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988	Lester B. Pearson - Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
	Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988

Catalogue 51-205 Annual / Annuel

Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
	A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale-territoriale	1988-89

Catalogue 51-206 Annual / Annuel

Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne

1990	An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
------	---	---------

Publication date de publication		Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Quarter/ Trimestre		
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week/Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983,89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Catalogue 51-207 Annual / Annuel

Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens

1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministère de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

July 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Juillet 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

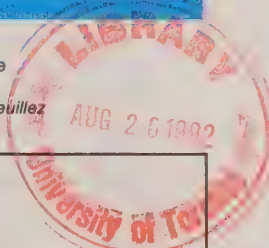
Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix: Canada: 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis: 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays: 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 24, No. 8

HIGHLIGHTS

- o In May 1992, for the second consecutive month, all indicators showed increases in traffic relative to the same month of the previous year. However, total passenger-kilometres were 4% below the level of May, 1990.
- o Preliminary first quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 4% from the same quarter of the previous year.
- o In the first ten months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 6% to 3 million while local movements decreased by 9% to 1.8 million.
- o On a provincial/territorial basis, Ontario recorded the largest number of transborder passengers (3.8 million) during 1991, nearly half (46%) of all passenger traffic. Every province and territory recorded decreases of transborder traffic. The largest change in transborder passengers occurred in Ontario where 0.4 million fewer passengers than 1990 were recorded. In terms of percentage change, the largest decrease (-22%) was reported by Newfoundland.
- o Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers.

Recent Releases

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, April-June, 1991 and July-September, 1991. (Catalogue No. 51-005).
- o Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1991 (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vol. 24, N° 8

FAITS SAILLANTS

- o En mai 1992, pour le deuxième mois consécutif, tous les indicateurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au même mois de l'année précédente. Cependant, le total des passagers-kilomètres était de 4% inférieur au niveau de mai 1990.
- o Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 4% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o Au cours des dix premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3 millions, soit une diminution de 6%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 9% pour s'établir à 1.8 millions.
- o Sur une base provinciale/territoriale, l'Ontario a dominé de très loin, enregistrant 3.8 millions passagers transfrontaliers en 1991, soit près de la moitié (46%) du trafic transfrontalier total. Chaque province et territoire a enregistré une baisse de trafic transfrontalier. La plus forte variation en termes de nombre de passagers a été enregistrée en Ontario, soit 0.4 million passagers de moins par rapport à 1990. En termes de pourcentage, la plus forte baisse (-22%) a été enregistrée à Terre-Neuve.
- o Les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services aux passagers.

Mises en circulation récentes

- o Opérations des transporteurs aériens canadiens, avril-juin 1991 et juillet-septembre 1991. (N° 51-005 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1991 (N° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
May 1992, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	May	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	Mai	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,228	0.9	5,238	-0.2	- Intérieur
- International	531	19.3	2,519	9.9	- International
- Total	1,759	5.8	7,757	2.8	- Total
Passengers - Charter	92	12.2	884	13.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,851	6.1	8,641	3.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 683 200	7.3	7 090 925	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 094 419	22.3	8 704 286	6.0	- International
- Total	3 777 619	15.1	15 795 212	5.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	211 053	15.4	1 990 230	8.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 988 673	15.1	17 785 442	6.2	Passagers-kilomètres - Total -
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 726 607	9.7	25 001 028	0.4	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	253 828	14.1	2 427 230	5.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 980 435	9.8	27 428 259	0.8	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	66.0	...	63.2	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	83.1	...	82.0	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.7	...	64.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	113 451	0.8	507 372	-4.4	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	322	21.4	2 881	10.0	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	113 774	0.8	510 254	-4.3	Total
Hours Flown	68	6.3	326	2.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	271 209	2.9	1 271 086	-3.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available On CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In May 1992, for the second consecutive month, all indicators showed increases in traffic relative to the same month of the previous year. However, total passenger-kilometres were 4% below the level of May, 1990.

For further information, please contact Mr. B. Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes Aériennes Canadien International limitée, AirBC et Time Air.

En mai 1992, pour le deuxième mois consécutif, tous les indicateurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au même mois de l'année précédente. Cependant, le total des passagers-kilomètres était de 4% inférieur au niveau de mai 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6188).

TABLE 2.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1991	Airports	First Quarter 1991
Rang	Aéroports	Premier trimestre
		(tonnes)
1	Lester B. Pearson ONT	71 792
2	Vancouver International BC-CB	27 033
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	21 621
4	Calgary International ALTA-ALB	9 546
5	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 216
6	Winnipeg International MAN	6 122
7	Halifax International NS-NÉ	5 474
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 306
9	Ottawa International ONT	1 943
10	Moncton NB	1 388
11	St John's NLFD-TN	957
12	Goose Bay NFLD-TN	621
13	Iqaluit NWT-TNO	379
14	Regina SASK	525
15	Yellowknife NWT-TNO	327
16	Kuujuaq QUE-QC	317
17	Saskatoon SASK	347
18	Whitehorse YUK	166
19	Thunder Bay ONT	214
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	166
21	Resolute Bay NWT-TNO	183
22	Nanisivik NWT-TNO	194
23	Norman Wells NWT-TNO	168
24	Inuvik NWT-TNO	137
25	Québec QUE-QC	79
26	Cambridge Bay NWT-TNO	53
27	Kuujuarapik QUE-QC	95
28	Wabush Nfld-TN	84
29	La Grande Rivière QUE-QC	39
30	Prince Rupert BC-CB	78
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		162 567
Total Canada		163 511

Preliminary first quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 4.2% from the same quarter of the previous year.

Only 11 of the top 30 airports had an increase in cargo volume and most of these gains were marginal. However, two airports did have appreciable gains over the comparison period. Vancouver International had strong gains on the transborder (12.5%) and other international (14.6%) sectors while domestic volume decreased marginally. At Calgary International, the domestic sector had the largest absolute increase (780 tonnes) while other international cargo had the largest percentage increase (13.7%) and transborder cargo declined by 2.5%.

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease handling 3 397 fewer tonnes (-4.7%). At this airport, domestic and other international segment cargo declined by 6.0% and 7.0% respectively, while transborder cargo increased by 2.8%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 2.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Premier trimestre 1992 (données provisoires)

First Quarter 1992	Change 1992/1991
Premier trimestre	Variation
(tonnes)	%
68 395	-4.7
28 377	5.0
19 879	-8.1
10 456	9.5
6 096	-1.9
5 981	-2.3
5 048	-7.8
4 084	-35.2
1 596	-17.8
1 168	-15.9
914	-4.6
731	17.7
464	22.5
410	-21.8
382	16.9
297	-6.3
184	-46.9
179	8.2
176	-17.4
162	-2.4
161	-11.8
134	-31.0
133	-20.9
126	-7.8
118	49.6
116	119.4
110	16.7
85	1.1
64	65.4
62	-21.2
156 090	-4.0
156 583	-4.2

Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 4.2% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 11 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises. La plupart de ces augmentations étaient marginales. Cependant, deux aéroports ont enregistré des gains appréciables au cours de la période de référence. L'aéroport international de Vancouver a connu de fortes hausses dans ses secteurs transfrontalier (12.5%) et autre international (14.6%), tandis que le secteur intérieur a diminué de façon marginale. À l'aéroport international de Calgary, le secteur intérieur a rapporté la plus forte hausse en termes absolus (780 tonnes), alors que les marchandises du secteur autre international ont connu la plus forte hausse en termes de pourcentage (13.7%), et celles du secteur transfrontalier ont baissé de 2.5%.

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 3 397 tonnes de moins (-4.7%). Pour cet aéroport, les marchandises dans les secteurs intérieur et autre international ont baissé de 6.0% et 7.0% respectivement, alors que les marchandises dans le secteur transfrontalier ont augmenté de 2.8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, October 1991

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1991	Change October 1991/1990	Year-to-date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT.	27,631	-8.2	271,703	-9.3
2	Vancouver Int'l. B.C.-C.-B.	23,941	-10.9	246,739	-9.5
3	St. Hubert QUE.-QC.	21,277	14.8	180,717	-14.9
4	Boundary Bay B.C.-C.-B.	19,729	17.8	204,847	12.4
5	Abbotsford B.C.-C.-B.	18,112	3.9	154,095	7.7
6	Montréal Int'l. QUE.-QC.	17,525	-0.1	167,012	-8.3
7	Calgary Int'l. ALTA.-ALB.	17,322	-1.5	175,163	-4.3
8	Victoria Int'l. B.C.-C.-B.	15,903	6.7	162,660	-10.0
9	Toronto Buttonville ONT.	14,439	-23.4	145,549	-25.9
10	Ottawa Int'l. ONT.	14,096	-15.6	139,283	-12.3
11	Winnipeg MAN.	12,038	-9.7	119,331	-10.8
12	Québec QUE.-QC.	11,418	1.8	122,180	-3.5
13	Springbank ALTA.-ALB.	11,323	-15.2	123,781	2.5
14	Thunder Bay ONT.	11,302	-2.8	90,305	-0.5
15	Pitt Meadows B.C.-C.-B.	11,165	20.8	100,419	-10.1
16	Halifax Int'l. N.S.-N.-É.	9,854	6.8	95,058	-7.3
17	North Bay ONT.	9,844	-1.5	93,843	10.3
18	Edmonton Mun. ALTA.-ALB.	9,729	-9.7	106,135	-9.4
19	Toronto Island ONT.	9,589	0.5	103,820	-3.4
20	Hamilton City ONT.	9,153	-10.4	101,152	-5.5
21	London ONT.	8,574	-12.0	95,201	-6.7
22	St. Honoré QUE.-QC.	8,295	-12.8	83,019	-10.0
23	Sault Ste. Marie ONT.	7,714	62.8	54,809	15.0
24	Sudbury ONT.	7,480	-8.3	94,222	27.0
25	Saskatoon SASK.	7,408	-24.5	81,227	-15.4
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		334,861	-3.2	3,312,270	-6.1
Total - Transport Canada Towers (56)/		472,087	-5.2	4,793,465	-7.1
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In October 1991, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 5.2% from October 1990. Itinerant movements decreased by 4.1% to 296 thousand while local movements decreased by 7.0% to 176 thousand compared to the same month last year.

In the first ten months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.1% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 6.1% to 3.0 million while local movements decreased by 8.8% to 1.8 million.

The largest percentage increase in October was 62.8% at Sault Ste. Marie, Ont. The largest decrease was 31.4% at St. Andrews, Man.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, octobre 1991

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1991	Change October 1991/1990	Year-to-date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT.	27,631	-8.2	271,703	-9.3
2	Vancouver Int'l. B.C.-C.-B.	23,941	-10.9	246,739	-9.5
3	St. Hubert QUE.-QC.	21,277	14.8	180,717	-14.9
4	Boundary Bay B.C.-C.-B.	19,729	17.8	204,847	12.4
5	Abbotsford B.C.-C.-B.	18,112	3.9	154,095	7.7
6	Montréal Int'l. QUE.-QC.	17,525	-0.1	167,012	-8.3
7	Calgary Int'l. ALTA.-ALB.	17,322	-1.5	175,163	-4.3
8	Victoria Int'l. B.C.-C.-B.	15,903	6.7	162,660	-10.0
9	Toronto Buttonville ONT.	14,439	-23.4	145,549	-25.9
10	Ottawa Int'l. ONT.	14,096	-15.6	139,283	-12.3
11	Winnipeg MAN.	12,038	-9.7	119,331	-10.8
12	Québec QUE.-QC.	11,418	1.8	122,180	-3.5
13	Springbank ALTA.-ALB.	11,323	-15.2	123,781	2.5
14	Thunder Bay ONT.	11,302	-2.8	90,305	-0.5
15	Pitt Meadows B.C.-C.-B.	11,165	20.8	100,419	-10.1
16	Halifax Int'l. N.S.-N.-É.	9,854	6.8	95,058	-7.3
17	North Bay ONT.	9,844	-1.5	93,843	10.3
18	Edmonton Mun. ALTA.-ALB.	9,729	-9.7	106,135	-9.4
19	Toronto Island ONT.	9,589	0.5	103,820	-3.4
20	Hamilton City ONT.	9,153	-10.4	101,152	-5.5
21	London ONT.	8,574	-12.0	95,201	-6.7
22	St. Honoré QUE.-QC.	8,295	-12.8	83,019	-10.0
23	Sault Ste. Marie ONT.	7,714	62.8	54,809	15.0
24	Sudbury ONT.	7,480	-8.3	94,222	27.0
25	Saskatoon SASK.	7,408	-24.5	81,227	-15.4
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		334,861	-3.2	3,312,270	-6.1
Total - Transport Canada Towers (56)/		472,087	-5.2	4,793,465	-7.1
Total - Tours de Transports Canada (56)					

Au cours du mois d'octobre 1991, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 5.2% par rapport au mois d'octobre 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 296 milles, soit une diminution de 4.1%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 7.0% par rapport au mois d'octobre 1990 pour atteindre 176 milles.

Au cours des dix premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7.1% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3.0 millions, soit une diminution de 6.1%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8.8% pour s'établir à 1.8 millions.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste Marie, Ont., soit 62.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à St. Andrews, Man., soit 31.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination statistics, Annual Distribution by Province and Territory, 1990 and 1991.

Province/Territory	1990	1991	Change Variation
Province/Territoire	No.-Nombre		%
British Columbia - Colombie-Britannique	1,303,510	1,230,710	-5.6
Alberta	1,053,190	997,200	-5.3
Saskatchewan	89,980	79,960	-11.1
Manitoba	253,720	210,890	-16.9
Ontario	4,260,140	3,844,290	-9.8
Quebec - Québec	1,790,140	1,680,310	-6.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	59,120	48,790	-17.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	195,740	178,400	-8.9
Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard	20,970	17,910	-14.6
Newfoundland - Terre-Neuve	56,280	44,060	-21.7
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3,410	3,050	-10.6
Yukon Territory - Territoire du Yukon	4,520	4,480	-0.9
Canada	9,090,720	8,340,050	-8.3

The total number of scheduled passengers travelling between Canada and the United States totalled 8.3 million in 1991, down 8.3% compared to 1990. The Table above shows how the transborder market is split among Canada's provinces and territories.

As shown in this Table, the largest proportion of transborder passenger traffic is concentrated in four provinces: Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta. Combined, these four provinces accounted for 93.0% of all transborder passenger traffic.

In terms of the number of transborder passengers, Ontario is the most significant province, recording 3.8 million passengers in 1991, nearly half (46.1%) of all transborder passenger traffic. It should be noted that Toronto alone reported 3.5 million transborder passengers in 1991, accounting for 90.1% of transborder traffic recorded for the province of Ontario.

The province of Quebec ranked second, recording 1.7 million transborder passengers, less than half of the transborder traffic recorded for Ontario. Here, it should be noted that Montréal alone reported 1.6 million transborder passengers, representing 96.9% of transborder traffic recorded for the province of Quebec.

British Columbia and Alberta were ranked third and fourth with 1.2 million and 997.2 thousand transborder passengers, representing 14.8% and 12.0% of all transborder passenger traffic, respectively.

Overall, every province and territory recorded decreases in transborder traffic. The largest change in terms of the number of transborder passengers occurred in Ontario where 415.8 thousand less passengers were recorded in 1991 than last year's level. In terms of percentage change, the largest (-21.7%) decrease was reported by Newfoundland.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Distribution annuelle par province et territoire, 1990 et 1991.

Le nombre total des passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 8.3 millions en 1991, une baisse de 8.3% par rapport à 1990. Le tableau ci-dessus présente la distribution du marché transfrontalier total entre les provinces et les territoires au Canada.

Tel qu'illustré dans ce tableau, la plus grande proportion du trafic transfrontalier est concentrée dans quatre provinces: l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta. Ensemble, ces quatre provinces ont contribué à 93.0% du marché transfrontalier total.

En termes de nombre de passagers transfrontaliers, la province de l'Ontario a dominé de très loin, enregistrant 3.8 millions passagers en 1991, soit près de la moitié (46.1%) de tout le trafic transfrontalier. Il est important de noter que Toronto, à elle seule, a rapporté 3.5 millions passagers transfrontaliers en 1991, soit 90.1% du trafic transfrontalier enregistré pour la province de l'Ontario.

La province de Québec s'est classée au deuxième rang avec 1.7 millions passagers transfrontaliers, soit moins de la moitié du nombre de passagers rapporté par l'Ontario. Ici, il convient de noter que Montréal, à elle seule, a enregistré 1.6 million passagers transfrontaliers, comptant pour 96.9% du trafic transfrontalier de la province de Québec.

Les troisième et quatrième rangs sont occupés par la Colombie-Britannique et l'Alberta avec 1.2 million et 997.2 milles passagers transfrontaliers, soit 14.8% et 12.0% du marché total transfrontalier respectivement.

Pour l'ensemble du Canada, toutes les provinces et territoires ont enregistré des baisses de trafic transfrontalier. La plus forte variation en termes de nombre de passagers a été enregistrée en Ontario, soit 415.8 milles passagers transfrontaliers de moins par rapport à l'année précédente. En termes de pourcentage, la plus forte baisse (-21.7%) a été enregistrée à Terre-Neuve.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness

Any aspect of the passenger handling can fall under the title of passenger services. This can include almost any contact that the passenger would have with the air carrier throughout the whole journey. The handling of the passenger's reservation, passenger check-in, on-time performance, baggage handling, meals and in-flight services are all aspects of passenger services that can shape a customer's opinion of the air carrier and their inclination to use the carrier again.

There are some elements of passenger service than can be more easily measured and compared. They will receive most of the focus in this paper.

What are the major components of these passenger service expenditures? Table 5.1 shows how the money was spent by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) in 1990. Canadian carrier's have deliberately made passenger service a key marketing element.

TABLE 5.1 Passenger Service Expenditures, Air Canada and CAIL, 1990

	%
Cabin crew salaries and expenses	42
Passenger food and supplies	44
Other passenger service expenses	14
Total passenger service expenses	100

Source: Statistics Canada, Canadian Civil Aviation (Catalogue No. 51-206).

What has been the trend in passenger service expenditures for the major Canadian scheduled service air carriers in the period 1986 through 1990? Table 5.2 shows several interesting patterns. Air Canada spent a relatively constant proportion of its operating expenses on passenger services. This remained in the 11.4 - 12.5% range throughout this period. It's major competitor, showed a greater variability; CAIL spent slightly more with a range of 10.8 - 13.1% during the period 1987-1990. In 1986, with CP Air, CAIL's international service predecessor, 12.8% of its operating expenses were passenger service costs. Wardair had expended more on a percentage basis than any other of the major Canadian players, at least until its takeover by PWA Corp in 1989. All three Canadian carriers spent a higher proportion than the major American carriers on passenger services.

Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada

Tout aspect du traitement des passagers relève de la rubrique des services aux passagers. Cette dernière peut comprendre pratiquement tout rapport que le passager a pendant le voyage avec la compagnie aérienne. La prise en charge des réservations des passagers, l'enregistrement des passagers, le respect des horaires de vol, la manutention des bagages, le service-repas et le service en vol sont tous des aspects des services aux passagers qui influent sur l'opinion que le client a de la compagnie aérienne et sur la décision de ce dernier de faire à nouveau affaire avec cette compagnie.

Certains aspects des services aux passagers sont plus facilement mesurables et comparables. Le présent article porte plus particulièrement sur ces aspects.

Quels sont donc les principaux éléments des dépenses des services aux passagers? Le tableau 5.1 présente une ventilation des dépenses des compagnies Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) en 1990. Les transporteurs canadiens ont délibérément fait des services aux passagers un outil commercial clé.

TABLEAU 5.1 Dépenses au titre des services aux passagers, Air Canada et LACI, 1990

	%
Salaires et dépenses du personnel navigant	42
Fournitures et vivres pour les passagers	44
Autres dépenses des services aux passagers	14
Dépenses totales des services aux passagers	100

Source: Statistique Canada, Aviation civile canadienne (n° 51-206 au catalogue).

Pour la période allant de 1986 à 1990 inclusivement, quelles ont été les tendances dans les dépenses au titre des services aux passagers des principaux transporteurs aériens canadiens réguliers? Le tableau 5.2 révèle quelques tendances intéressantes. Air Canada a consacré aux services aux passagers un pourcentage relativement constant de ses dépenses d'exploitation. Au cours de la période de référence, le pourcentage a varié entre 11.4% et 12.5%. Son principal concurrent a affiché une plus grande variabilité. Les dépenses de LACI ont été légèrement plus élevées, soit entre 10.8% et 13.1% au cours de la période 1987-1990. En 1986, CP Air (le prédécesseur de LACI au titre des mouvements internationaux) a consacré 12.8% de ses dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Les dépenses de Wardair à ce titre ont progressé le plus, en pourcentage, que toute autre compagnie canadienne importante, du moins jusqu'à ce que la PWA Corporation en prenne le contrôle en 1989. Les trois transporteurs canadiens ont consacré aux services aux passagers un pourcentage plus élevé que les principaux transporteurs américains.

TABLE 5.2 Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating Expenses, 1986-1990

TABEAU 5.2 Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, 1986-1990

	1986	1987	1988	1989	1990	
<u>Canadian Carriers</u>			%			<u>Transporteurs canadiens</u>
Wardair	15.0	15.9	12.6	12.3	...	Wardair
Canadian Airlines International	...	10.8	12.3	12.0	13.1	Lignes aériennes Canadien International
Air Canada	11.9	11.4	12.5	11.8	12.1	Air Canada
CP Air	12.8	...	...	...	...	CP Air
<u>American Carriers</u>						<u>Transporteurs américains</u>
Delta Airlines	11.4	11.8	11.9	11.5	12.3	Delta Airlines
American Airlines	11.8	11.8	11.7	11.4	12.5	American Airlines
United Airlines	12.2	11.6	11.3	10.7	10.1	United Airlines
Continental Airlines	9.8	9.9	9.7	9.4	8.9	Continental Airlines
Northwest Airlines	...	9.3	9.1	9.3	9.1	Northwest Airlines

Source: Canadian carriers, Statistics Canada Air Carrier Operations in Canada (Catalogue No. 51-002) and Canadian Civil Aviation (Catalogue No. 51-206); American carriers, International Civil Aviation Organization, Financial Data Commercial Air Carriers, Series F

Source: Transporteurs canadiens, Statistique Canada, Opérations des transporteurs aériens au Canada (n° au catalogue 51-002) et Aviation civile canadienne (n° au catalogue 51-206); transporteurs américains, Organisation de l'aviation civile internationale, Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux, série F.

Some caution must be taken in using an aggregate figure such as passenger servicing costs to measure the service level provided. Many factors can affect the level of expenditures.

The distance flown on average by each passenger is one factor. It is more difficult to expend large amounts on passengers in food and beverage service on short-haul than long-haul flights. The longer the haul, the larger the expenditure per passenger. The longer haul on the Canadian carriers routes might partially explain their expenditure of a higher proportion of their operating costs on passenger services.

Trip distance is not the only explanation, however. The industry average for domestic in-flight food expenses in the United States is less than US\$6 per passenger. Air Canada and CAIL have a much higher average (\$13.86 and \$14.00 Canadian respectively in 1990). The existence of a high service level provider such as Wardair may have been another factor for the emphasis on service in the Canadian industry. Although at its peak, Wardair captured only 4.8% of scheduled service passengers (10.7% of the scheduled service market as measured by passenger-kilometres), the reputation of its service and the threat of its potential growth may indeed have had a strong influence on Air Canada and CAIL.

Il faut toutefois faire preuve de prudence lorsque l'on utilise des données agrégées comme les coûts des services aux passagers pour mesurer le niveau de service fourni. Nombre de facteurs peuvent agir sur le niveau des dépenses.

L'un de ces facteurs est la distance moyenne parcourue par passager. Il est plus difficile d'allouer des montants élevés aux repas et aux boissons destinés aux passagers sur des vols court-courriers que sur des vols long-courriers. Plus la distance parcourue est longue, plus les dépenses par passager sont élevées. La distance plus élevée des itinéraires des transporteurs canadiens peut expliquer en partie la raison pour laquelle les services aux passagers représentent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation.

La distance du vol n'est toutefois pas le seul facteur qui influe sur les dépenses. Aux États-Unis, pour l'ensemble du secteur, les dépenses moyennes au titre des repas sur des vols intérieurs sont inférieures à US\$6 par passager. Les dépenses moyennes pour Air Canada et LACI sont beaucoup plus élevées (\$13.86 et \$14.00 canadiens respectivement en 1990). Comme autre raison possible de l'importance accordée aux services aux passagers par les transporteurs aériens canadiens, mentionnons la compagnie Wardair qui fournit un niveau de service élevé. Bien que traversant une période record, Wardair n'a représenté que 4.8% des passagers sur des vols réguliers (soit 10.7% du marché des services réguliers, mesure établie selon le nombre de passagers-kilomètres). La réputation des services de Wardair et les possibilités de croissance de la compagnie peuvent en effet avoir influer fortement sur Air Canada et LACI.

The difference in expenditures on passenger services can affect more than just the value or quality of the food service provided. Whether or not food service will be provided at all is sometimes the question. It is of sufficient importance to the passenger that this information is usually included by airlines in their published schedules, in travel agency resources such as the Official Airline Guide and in carrier reservation systems. The provision of food services is another area where Canadian carriers may have an advantage.

When one looks at the two similar business/government markets of New York-Washington and Ottawa-Toronto, there are significant differences in the meal services advertised by the carriers operating between these points. According to the January 1, 1992 Official Airline Guide [see Table 5.3], there were 72 different flight listings for Ottawa to Toronto, a distance of 364 kilometres. Table 5.3 shows that sixteen were listed as breakfast flights, four were listed as lunch service flights and fourteen were listed as offering snack service. There were 180 flight listings for Washington to New York, a distance of 342-367 kilometres (depending on the airports used). None were listed as breakfast flights, none were listed as lunch service flights and fifty-four were listed as offering snack service.

TABLE 5.3 Food Services--Ottawa-Toronto Versus New York-Washington

City-Pair/ Paires de villes	Food Service/ Services-repas
Ottawa-Toronto	breakfast/petit déjeuner
	lunch/déjeuner
	snack/casse-croûte
	none/aucun repas
	Total
New-York-Washington	breakfast/petit déjeuner
	lunch/déjeuner
	snack/casse-croûte
	none/aucun repas
	Total

Source: OAG Desktop Flight Guide, Jan. 1/92, North American Edition

All of the examination up this point would suggest that Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers. At least in some markets, they do appear to offer more food services than American carriers.

How important is the passenger service element in a passenger's choice? Can Canadian carriers offering a higher level of service impact on their market share? The importance or impact is probably the greatest when other factors influencing consumer choice are relatively equal. If two carriers are leaving at approximately the same time, with similar fares, to the same destination, the service factor becomes very important. The question of the quality of the meal and beverage service provided while perhaps a "frill", gains importance if other factors are equal.

Le niveau des dépenses au titre des services aux passagers n'agit pas seulement sur la valeur ou la qualité du service-repas fourni aux passagers. En fait, on se demande parfois si l'on doit fournir ou non le service-repas. Ce facteur a suffisamment d'importance aux yeux des voyageurs pour que l'on en fasse mention dans les horaires publiés par les compagnies aériennes, dans la documentation des agences de voyages (comme le Official Airline Guide) et dans les systèmes de réservations des compagnies aériennes. Les services-repas fournis aux passagers constituent un autre secteur où les transporteurs canadiens peuvent bénéficier d'un avantage.

Lorsque l'on examine les deux marchés semblables des affaires et du gouvernement que sont les itinéraires New York-Washington et Ottawa-Toronto, on observe des différences importantes au niveau des services-repas annoncés par les transporteurs qui exploitent ces routes. Selon le Official Airline Guide publié le 1^{er} janvier 1992 (voir tableau 5.3), on a dénombré 72 vols d'Ottawa à Toronto, ce qui représente une distance de 364 kilomètres. Selon le tableau 5.3, 16 de ces vols incluaient le petit déjeuner, quatre incluaient le déjeuner et 14 incluaient un casse-croûte. Par ailleurs, on a dénombré 180 vols de Washington à New York, soit une distance de 342 à 367 kilomètres (selon les aéroports utilisés). Aucun des vols n'incluait le petit déjeuner ou le déjeuner; par contre, 54 vols incluaient un casse-croûte.

TABEAU 5.3 Services-repas -- Ottawa-Toronto et New York-Washington

Number of Flight Listings/Nombre de vols annoncés	% of Flights/Pourcentage de vols
Ottawa-Toronto	22
	6
	19
	53
	100
New-York-Washington	0
	0
	30
	70
	100

Source: OAG Desktop Flight Guide, 1^{er} janvier 1992, édition nord-américaine.

Jusqu'ici, tout semble indiquer que les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Sur certains marchés du moins, ils semblent offrir davantage de services-repas que les compagnies aériennes américaines.

Quelle importance le passager accorde-t-il aux services aux passagers au moment de choisir une compagnie aérienne? Les transporteurs canadiens qui offrent un niveau de service élevé peuvent-ils influencer sur leur part du marché? Le degré d'importance ou d'incidence des services offerts est probablement le plus élevé lorsque les autres facteurs qui influencent le choix du consommateur sont égaux. Ainsi, si deux vols sont offerts à la même heure, au même tarif, pour la même destination, le facteur services prendra alors beaucoup d'importance. Si les autres facteurs en présence sont égaux, la question de la qualité du service-repas, quoique accessoire, revêt alors de l'importance.

Do Canadian carriers provide a better level of passenger service than their American competition? The figures in Table 5.2 show that they spend a higher proportion of their operating expenses on passenger services. Could Canadian carriers use their attention to passenger services to be more competitive, especially within the North American context? This would make sense if it was felt that the increased spending and attention to passenger services could influence the consumer's choice of a carrier.

Canada's international scheduled air carriers are facing a world of great change and increasing competition. The prospect of a new bilateral air agreement with the United States, raises the possibility of new opportunities but also new competitive pressures. One area that may help the Canadian carriers to compete in this market and in the world market is their level of passenger services provided. The major Canadian air carriers have historically devoted a higher proportion of their resources to the provision of passenger services than have the major American air carriers. This means that they have an advantage that does not require an increase in expenditures to obtain other than to inform the consumer of its existence. If the service level is maintained, and if it is made known to their prospective passengers, passenger service could be the advantage they need to maintain an adequate market share.

[A more extensive version of this article will be published in the 1991 edition of Canadian Civil Aviation, catalogue 51-206.]

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6942).

Les transporteurs canadiens fournissent-ils un niveau plus élevé de services aux passagers que leurs concurrents américains? Le tableau 5.2 révèle qu'ils y consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation. Les transporteurs canadiens peuvent-ils se servir de cet atout pour être plus concurrentiels, surtout dans le contexte nord-américain? Cela serait logique si l'on croyait que l'augmentation des dépenses et de l'importance accordées aux services aux passagers pouvait influencer le choix du consommateur.

Les transporteurs canadiens internationaux qui offrent des services réguliers doivent évoluer dans un milieu changeant et de plus en plus concurrentiel. La possibilité d'un nouvel accord bilatéral de transport aérien avec les États-Unis laisse présager des débouchés mais également une lutte concurrentielle accrue. Le niveau de service que fournissent les transporteurs canadiens peut constituer un atout sur ce marché et sur le marché mondial. Depuis toujours, les principaux transporteurs aériens canadiens consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses aux services aux passagers, comparativement aux principaux transporteurs aériens américains. Cela signifie que les compagnies aériennes canadiennes bénéficient donc d'un avantage. Il n'est pas nécessaire d'y consacrer des dépenses additionnelles; il suffit simplement d'en informer le consommateur. Si le niveau de service est maintenu, et si ce fait est connu des passagers éventuels, les services aux passagers constitueront l'atout dont les transporteurs canadiens ont besoin pour conserver une part équitable du marché.

[Une version plus complète de cette étude paraîtra dans l'édition de 1991 de la publication Aviation civile canadienne, catalogue 51-206.]

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6942).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada • Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada • Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

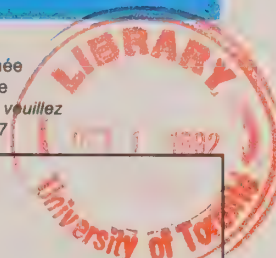
Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 24, No. 9

Vol. 24, N° 9

HIGHLIGHTS

- o Canadian Level I air carriers reported a poorer operating performance in the second quarter of 1992, as compared to this period in 1991. Although passenger counts are up, carriers noted a decrease in yields, due to competitive forces.
- o Preliminary first quarter 1992 data showed the first year-over-year increase in total enplaned and deplaned passengers since the third quarter of 1990. However, in absolute terms, traffic volume had not yet recovered to its first quarter 1987 level.
- o Preliminary first quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 12% compared to the corresponding 1991 figure. International charter operations appeared to be on the rebound following a poor first quarter season in 1991.
- o In the 12 months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7% over the same period last year.
- o In 1991, 69% of passengers on duopolistic routes travelled on a discounted ticket, compared to 59% on oligopolistic routes and to 57% on monopolistic routes.
- o In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17%) and duopolistic (30%) routes.

Recent Release

Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, 1991 (Catalogue No. 51-205).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont connu une performance médiocre au cours du deuxième trimestre de 1992 comparé à cette période en 1991. Bien que le nombre de passagers ait augmenté, les transporteurs ont déclaré une baisse dans les revenus moyens à cause de la concurrence.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1992 révèlent, pour la première fois depuis le troisième trimestre de 1990, une augmentation du nombre total de passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Cependant, en termes absolus, le volume de trafic n'a pas repris le niveau atteint au premier trimestre de 1987.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 12% comparé à la même période en 1991. Les services nolisés internationaux montrent des signes de croissance après une faible saison au premier trimestre de 1991.
- o Au cours des 12 mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7% par rapport à la même période en 1990.
- o En 1991, 69% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique ont voyagé à prix réduit, comparativement à 59% sur les routes à concurrence oligopolistique et à 57% sur les routes exclusives.
- o En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17%) ou à concurrence duopolistique (30%).

Mise en circulation récente

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, 1991 (N° 51-205 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
June 1992, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	June	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Juin	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,289	10.9	6,527	1.8	- Intérieur
- International	558	8.3	3,077	9.6	- International
- Total	1,847	10.1	9,604	4.2	- Total
Passengers - Charter	67	-19.3	951	10.2	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,914	8.8	10,555	4.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 823 382	15.3	8 722 940	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 312 367	15.8	11 208 021	9.8	- International
- Total	4 135 749	15.6	19 930 961	7.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	141 773	-24.2	2 132 003	5.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 277 523	13.6	22 062 965	7.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 110 566	8.9	31 111 595	2.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	179 970	-25.3	2 607 201	2.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 290 536	7.5	33 718 796	2.0	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Scheduled %	67.7	...	64.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Charter %	78.8	...	81.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Total %	68.0	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de
Scheduled	122 939	0.3	630 312	-3.5	marchandises -
Goods tonne-kilometres -					Réguliers
Charter	210	61.8	3 092	12.4	Tonnes-kilomètres de
Goods tonne-kilometres -					marchandises -
Total	123 150	0.4	633 404	-3.4	Affrètements
Hours Flown	67	3.1	393	2.9	Tonnes-kilomètres de
All Operations					marchandises -
Litres of turbo fuel consumed	280 534	2.0	1 551 621	-2.7	Total
					Heures de vol
					Ensemble des opérations
					Consommation de carburant
					turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The month of June 1992 marked the third consecutive month that Canadian Level I air carriers reported an increase in total passengers and total passenger-kilometres, over the same month of the previous year. While scheduled services increased in June, charter services performed by these carriers dropped substantially, from June of 1991. Much of the increase in the scheduled passengers has taken place in international markets. (Please see Figure 1.1 on page 4.)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juin 1992 (données provisoires)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION	June	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Juin	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,289	10.9	6,527	1.8	- Intérieur
- International	558	8.3	3,077	9.6	- International
- Total	1,847	10.1	9,604	4.2	- Total
Passengers - Charter	67	-19.3	951	10.2	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,914	8.8	10,555	4.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 823 382	15.3	8 722 940	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 312 367	15.8	11 208 021	9.8	- International
- Total	4 135 749	15.6	19 930 961	7.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	141 773	-24.2	2 132 003	5.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 277 523	13.6	22 062 965	7.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 110 566	8.9	31 111 595	2.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	179 970	-25.3	2 607 201	2.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 290 536	7.5	33 718 796	2.0	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Scheduled %	67.7	...	64.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Charter %	78.8	...	81.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage
Total %	68.0	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de
Scheduled	122 939	0.3	630 312	-3.5	marchandises -
Goods tonne-kilometres -					Réguliers
Charter	210	61.8	3 092	12.4	Tonnes-kilomètres de
Goods tonne-kilometres -					marchandises -
Total	123 150	0.4	633 404	-3.4	Affrètements
Hours Flown	67	3.1	393	2.9	Tonnes-kilomètres de
All Operations					marchandises -
Litres of turbo fuel consumed	280 534	2.0	1 551 621	-2.7	Total
					Heures de vol
					Ensemble des opérations
					Consommation de carburant
					turbomoteurs - litres

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Le mois de juin 1992 a été pour les transporteurs aériens canadiens, le troisième mois consécutif pour lequel la hausse du total des passagers et du total des passagers-kilomètres a été enregistrée comparé au même mois de l'année précédente. Alors que les services réguliers se sont accrus en juin, les services d'affrètement effectués par les transporteurs ont baissé substantiellement par rapport à juin 1991. L'augmentation des passagers des vols réguliers s'explique en grande partie par la hausse sur les marchés internationaux. (S'il vous plaît, voir la figure 1.1 de la page 4.)

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines,
Level I, April, May, June 1992 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
April					Avril
Operating Revenue - Scheduled Services	384,839	-3.2	1,493,042	-3.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	19,420	27.2	101,774	2.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	431,812	1.3	1,719,591	0.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	486,287	3.5	1,932,580	-0.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,562	-10.3	93,138	-2.6	Total des intérêts versés
May					Mai
Operating Revenue - Scheduled Services	438,978	-0.4	1,932,020	1.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	11,655	10.0	113,429	3.0	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	473,631	2.2	2,193,221	1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	507,699	3.7	2,440,279	0.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,393	3.1	120,531	-1.3	Total des intérêts versés
June					Juin
Operating Revenue - Scheduled Services	485,966	0.4	2,417,986	-2.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	9,178	-29.8	122,607	0.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	522,990	3.4	2,716,211	1.4	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	488,267	1.8	2,928,546	0.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,368	9.7	147,899	0.7	Total des intérêts versés

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedure of the participating carriers effective January 1989.

Although June 1992 financial data represented an improved operating income over June of 1991, the operating losses in April and May of 1992 were larger than in 1991 (please see Figure 2.1 on page 4). Overall, carriers reported a poorer operating performance in the second quarter of 1992, relative to the second quarter of 1991. Carriers noted that although passenger counts had increased, yields were lower due to competitive forces.

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances ⁽¹⁾ des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril, mai, juin 1992 (données provisoires)

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Bien que les données financières de juin 1992 représentent une amélioration du revenu d'exploitation comparé au mois de juin 1991, les pertes d'exploitation en avril et mai 1992 étaient supérieures à celles enregistrées en 1991 (voir figure 2.1 de la page 4). Dans l'ensemble, les transporteurs ont connu une performance médiocre au deuxième trimestre de 1992 comparé au deuxième trimestre de 1991. Les transporteurs ont constaté que même si le nombre de passagers avait augmenté, les revenus moyens furent plus bas à cause de la concurrence.

Figure 1.1

Comparison of Domestic and
International Scheduled Passengers
June 1991 to June 1992

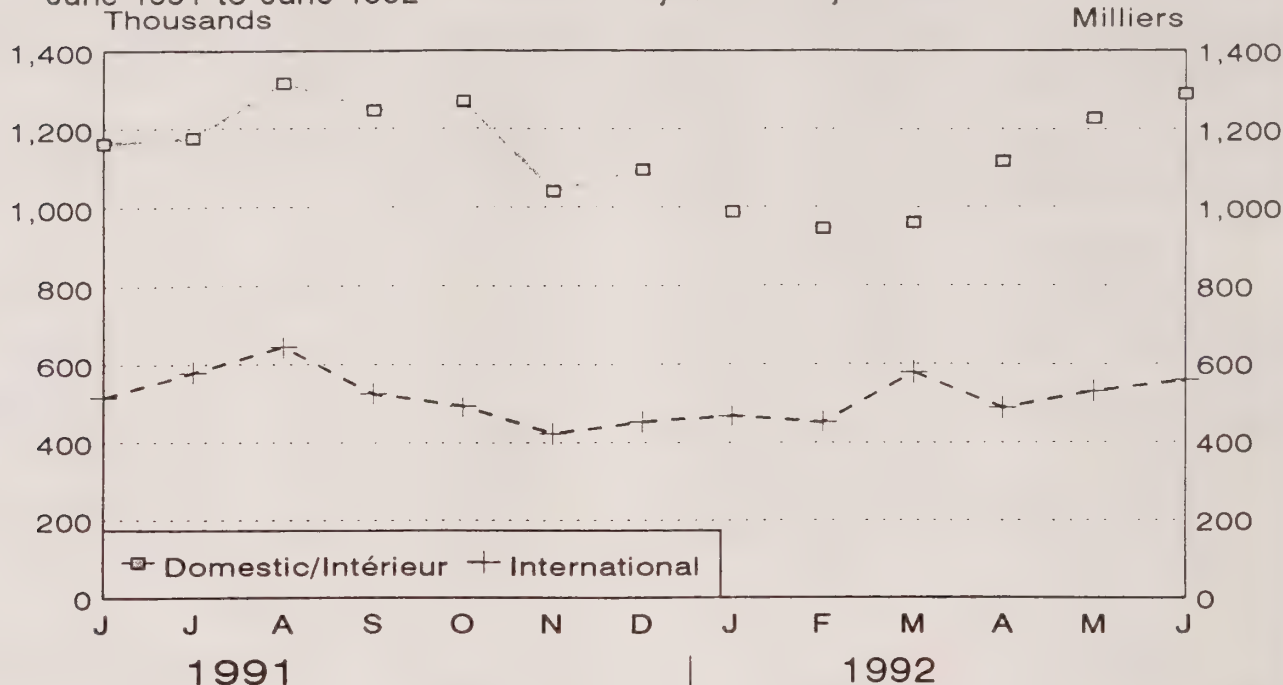


Figure 1.1

Comparaison des passagers intérieurs
et internationaux réguliers
juin 1991 à juin 1992

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and
Expenses from June 1991 to June 1992

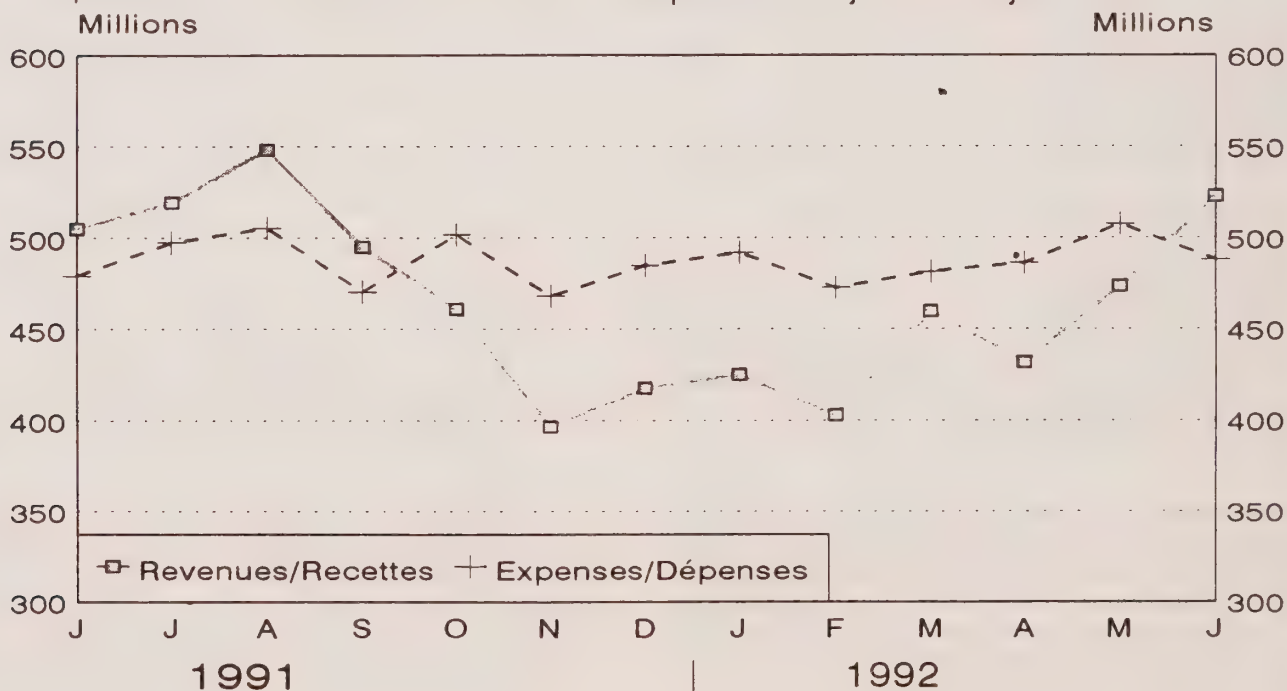


Figure 2.1

Comparaison des recettes et des dépenses
d'exploitation de juin 1991 à juin 1992

TABLE 3.1.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter
1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation premier trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	3,314,939	268,195	844,838	4,427,972	4.4
2	Vancouver International BC-CB	1,499,438	345,348	164,709	2,009,495	2.9
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	976,636	249,941	124,462	1,351,039	-2.0
4	Calgary International ALTA-ALB	772,838	185,665	68,895	1,027,398	1.5
5	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	264,643	5,678	385,078	655,399	12.1
6	Ottawa International ONT	437,739	108,091	50,393	596,223	1.3
7	Winnipeg International MAN	341,663	82,523	67,488	491,674	0.8
8	Halifax International NS-NÉ	267,379	189,287	17,213	473,879	-3.7
9	Edmonton International ALTA-ALB	347,290	10,136	53,713	411,139	-1.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	100,192	107,988	75	208,255	-9.3
11	Québec QUE-QC	22,983	91,619	80,008	194,610	4.5
12	Regina SASK	63,464	57,962	13,641	135,067	-1.6
13	Victoria International BC-CB	15,674	110,811	7,053	133,538	-6.5
14	Saskatoon SASK	51,344	65,536	15,863	132,743	-3.5
15	St. John's NFLD-TN	62,055	61,025	672	123,752	-2.2
16	Thunder Bay ONT	72,347	46,773	4	119,124	-0.2
17	Kelowna BC-CB	-	62,264	4,065	66,329	-16.1
18	London ONT	-	57,518	4,701	62,219	16.7
19	Moncton NB	15,525	39,360	880	55,765	7.2
20	Sudbury ONT	-	53,997	-	53,997	-4.0
21	Prince George BC-CB	35,387	13,348	238	49,063	-17.7
22	Fredericton NB	15,592	31,189	-	46,781	6.4
23	Saint John NB	12,350	30,191	2	42,543	-2.0
24	Yellowknife NWT-TNO	17,863	24,445	-	42,308	-1.1
25	Timmins ONT	-	41,907	6	41,913	-1.5
26	Sault Ste Marie ONT	58	39,379	-	39,437	-7.7
27	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	36,471	-	36,471	0.7
28	Windsor ONT	136	35,692	13	35,841	-4.2
29	Toronto Island ONT	-	35,592	-	35,592	2.1
30	Deer Lake NFLD-TN	4,689	29,347	-	34,036	1.3
31	Charlottetown PEI-IPÉ	3,528	29,017	363	32,908	-12.9
32	Sydney ONT	61	31,796	-	31,857	-4.8
33	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	31,454	-	31,454	-0.3
34	Sept-Iles QUE-QC	-	27,929	-	27,929	-7.6
35	Kamloops BC-CB	-	23,115	2,574	25,689	-13.3
36	Prince Rupert BC-CB	13,315	11,287	-	24,602	12.8
37	Whitehorse YT-TY	22,215	1,361	666	24,242	8.3
38	Thompson MAN	9,590	13,153	-	22,743	1.3
39	Gander International NFLD-TN	-	21,341	2	21,343	2.3
40	North Bay ONT	-	20,910	-	20,910	-6.5
41	Grande Prairie ALTA-ALB	-	19,649	-	19,649	-15.0
42	Lethbridge ALTA-ALB	-	19,163	-	19,163	-27.1
43	Cranbrook BC-CB	-	19,034	-	19,034	-8.8
44	Fort St John BC-CB	133	18,642	-	18,775	-37.8
45	Goose Bay NFLD-TN	6,246	11,800	-	18,046	1.6
46	Toronto/Buttonville ONT	-	16,337	-	16,337	-20.5
47	Fort McMurray ALTA-ALB	11,188	5,019	-	16,207	-20.5
48	Nanaimo BC-CB	-	15,822	-	15,822	-7.9
49	Castlegar BC-CB	-	15,703	-	15,703	-5.4
50	Sioux Lookout ONT	-	15,363	-	15,363	19.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		8,778,500	2,885,263	1,907,615	13,571,378	1.5

TABLEAU 3.1.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service - Premier
trimestre 1992 (données provisoires)

TABLE 3.2.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - First Quarters 1991 and 1992 (Preliminary Data)

Sector/ Type of Service	First Quarter 1991 premier trimestre	First Quarter 1992 premier trimestre	Change First Quarter 1992/1991 Variation premier trimestre	Secteur/ Genre de service
			%	
Domestic	9,147,921	8,817,216	-3.6	Intérieur
Transborder	3,222,176	3,477,961	7.9	Transfrontalier
Other International	1,659,658	1,888,381	13.8	Autre international
Major Scheduled Services	8,776,228	8,839,076	0.7	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	3,590,551	3,432,059	-4.4	et locaux
Major Charter Services	1,662,976	1,912,423	15.0	Principaux services d'affrètement

Preliminary first quarter 1992 data showed the first year-over-year increase in total enplaned and deplaned passengers since the third quarter of 1990. However, in absolute terms, traffic volume had not yet recovered to its first quarter 1987 level.

Table 3.2 shows that while domestic traffic declined by 3.6% over the comparison period, transborder and other international had increases of 7.9% and 13.8% respectively. This explains why regional and local scheduled services traffic (which is predominantly domestic) declined by 4.4% while major scheduled services and major charter services traffic had overall increases in traffic.

Although 31 of the top 50 airports had decreases in traffic, 6 of the top 10 had increases in traffic volume. The two busiest airports, Lester B Pearson and Vancouver International, had increases of 4.4% and 2.9% respectively. This was the first time since the third quarter of 1990 that both these airports showed an increase in passengers. In both cases, these increases were due to transborder and other international traffic.

Mirabel had a significant increase in traffic volume over the comparison period (12.1%). This was due to increased transborder (26.9%) and other international (10.0%) charter traffic as well as a 15.3% increase in major scheduled services other international traffic.

Traffic volume on major charter services showed strong gains on all sectors. The domestic charter market continued its rapid growth with a 48.1% year-over-year increase. Transborder and other international had increments of 13.0% and 11.7% respectively.

Major scheduled services and regional and local scheduled services both had decreases in domestic traffic together with moderate increases in transborder traffic. Other international traffic on major scheduled services increased by 15.5%.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABEAU 3.2.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Premiers trimestres 1991 et 1992 (données provisoires)

Les données provisoires du premier trimestre 1992 révèlent pour la première fois depuis le troisième trimestre de 1990 une augmentation du nombre total de passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Cependant, en termes absolus, le volume de trafic n'a pas repris le niveau atteint au premier trimestre de 1987.

Le tableau 3.2 montre que le trafic dans le secteur intérieur a baissé de 3.6% comparativement au premier trimestre de 1991, tandis que celui dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 7.9% et 13.8% respectivement. Ceci explique la baisse de 4.4% du trafic des services réguliers régionaux et locaux (lequel se retrouve principalement dans le secteur intérieur) tandis que, dans l'ensemble, les principaux services réguliers et les principaux services d'affrètement ont enregistré des hausses dans leur volume de trafic.

Bien que le trafic à 31 des 50 principaux aéroports a diminué, 6 des 10 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume de trafic. Les deux aéroports les plus achalandés soit les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Vancouver, ont déclaré des hausses de 4.4% et 2.9% respectivement. C'était la première fois depuis le troisième trimestre de 1990 que ces deux aéroports rapportaient des augmentations de passagers. Dans les deux cas, ces hausses étaient attribuables au trafic transfrontalier et autre international.

Le volume de trafic à Mirabel s'est accru de façon importante au cours de la période de comparaison (12.1%). Ceci s'explique par la croissance du nombre de passagers de vols d'affrètement dans les secteurs transfrontalier (26.9%) et autre international (10.0%) ainsi que par la hausse de 15.3% des passagers sur les principaux services réguliers dans le secteur autre international.

Le volume de trafic des principaux services d'affrètement a fortement augmenté dans tous les secteurs. Le marché des vols nolisés intérieurs a soutenu cette croissance rapide avec une hausse de 48.1% sur la base d'une année à l'autre. Pour leur part, les secteurs transfrontalier et autre international ont enregistré des augmentations de 13.0% et 11.7% respectivement.

Le trafic intérieur était en baisse pour les principaux services réguliers et pour les services réguliers régionaux et locaux tandis que le trafic transfrontalier démontrait de faibles hausses. Les principaux services réguliers ont enregistré une augmentation de 15.5% dans le secteur autre international.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters
1990 to 1992 (Preliminary Data for 1992)

Region	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Africa	468	-	607	-100.0	...	Afrique
Asia	344	-	-	-100.0	-	Asie
Europe	44,296	43,756	37,738	-1.2	-13.8	Europe
Southern	891,336	720,339	806,441	-19.2	12.0	Sud
United States	1,015,220	805,993	912,837	-20.6	13.3	États-Unis
Total	1,951,664	1,570,088	1,757,623	-19.6	11.9	Total

Preliminary first quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 11.9% compared to the corresponding 1991 figure. International charter operations appeared to be on the rebound following a poor first quarter season in 1991.

The United States region, with 912,837 charter passengers, was well on the way to recovering from last year's weak charter market. Florida, the top charter market for Canadians in this region, reported a 13.5% increase over the first quarter 1991 for a total of 632,313 charter passengers. Air Transat and Nationair made the largest percentage gains in the Florida market: 85.4% for Air Transat to 28,614 passengers and 81.7% for Nationair to 102,424 passengers. However, Canadian Airlines International was the top ranking air carrier in this market, serving 160,735 passengers to/from Florida. Nevada, the United States' second ranked charter market, increased 5.5% to 154,261 passengers. Puerto Rico, meanwhile, staged a charter comeback, reporting 20,891 passengers in first quarter of 1992 compared to only 437 passengers a year earlier. Air Canada and Air Transat were the main carriers to serve this destination in the first quarter of 1992.

After two years of first quarter decreases, the Southern region finally reported increased passenger numbers compared to the first quarter of the preceding year. This return to growth was led by the Southern region's main charter markets: Mexico, up 6.0% to 380,755 passengers, the Dominican Republic, up 13.8% to 127,668 passengers and Cuba, up 24.4% to 78,764 passengers. The majority of the Southern region's countries reported an upturn compared to the first quarter of 1991; the most noteworthy were Antigua and Columbia, up 680.9% and 186.5% to 5,802 and 27,742 passengers, respectively.

Europe's charter numbers for the first quarter continued to decrease from the all time high of 50,282 passengers attained in 1989. Its major charter markets, France and the United Kingdom, decreased by 64.5% and 36.1% to report 5,552 and 5,193 passengers, respectively, in the first quarter of 1992. Nationair's contract with National Defence, transporting military personnel between Canada and Germany, helped boost Germany's charter data from nil in the first quarter 1991 to approximately 8 thousand in the first quarter of 1992.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région.
Premiers trimestres 1990 à 1992 (données provisoires pour 1992)

Region	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Afrique	468	-	607	-100.0	...	Afrique
Asie	344	-	-	-100.0	-	Asie
Europe	44,296	43,756	37,738	-1.2	-13.8	Europe
Sud	891,336	720,339	806,441	-19.2	12.0	Sud
États-Unis	1,015,220	805,993	912,837	-20.6	13.3	États-Unis
Total	1,951,664	1,570,088	1,757,623	-19.6	11.9	Total

Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 11.9% comparé à la même période en 1991. Les services nolisés internationaux montrent des signes de croissance après une faible saison au premier trimestre de 1991.

La région des États-Unis, avec 912,837 passagers nolisés, récupère bien comparativement au faible marché nolisé de l'année précédente. La Floride, le principal marché nolisé pour les Canadiens dans cette région, a enregistré une hausse de 13.5% en regard du premier trimestre de 1991 pour un total de 632,313 passagers nolisés. Air Transat et Nationair ont connu les gains en pourcentage les plus élevés dans le marché de la Floride: 85.4% pour Air Transat à 28,614 passagers et 81.7% pour Nationair à 102,424 passagers. Cependant, la compagnie des Lignes aériennes Canadien International était classée au premier rang dans ce marché, transportant 160,735 passagers en provenance et à destination de la Floride. Le Nevada, le deuxième marché nolisé des États-Unis, a augmenté de 5.5% pour atteindre 154,261 passagers. Porto Rico, cependant, a connu une forte croissance enregistrant 20,891 passagers nolisés au premier trimestre de 1992 par rapport à 437 passagers seulement une année plutôt. Air Canada et Air Transat étaient les principaux transporteurs à desservir cette destination au premier trimestre de 1992.

Après deux années de baisse au premier trimestre, la région du Sud a finalement rapporté des nombres de passagers croissants par rapport au premier trimestre de l'année précédente. Ce retour à la croissance a été mené par les principaux marchés nolisés de la région du sud: le Mexique, en hausse de 6.0% à 380,755 passagers; la République Dominicaine, en hausse de 13.8% à 127,668 passagers et Cuba, en hausse de 24.4% à 78,764 passagers. La plupart des pays de la région du Sud ont connu une amélioration comparativement au premier trimestre de 1991. Les hausses les plus remarquables sont rapportées par Antigua et la Colombie, soit 680.9% et 186.5% pour atteindre 5,802 et 27,742 passagers respectivement.

Le trafic du premier trimestre pour l'Europe a continué à baisser par rapport au niveau record de 50,282 passagers atteint en 1989. Ces principaux marchés nolisés, la France et le Royaume-Uni, ont baissé de 64.5% et 36.1% pour rapporter 5,552 et 5,193 passagers respectivement au premier trimestre de 1992. L'accord de Nationair avec la défense nationale pour transporter le personnel militaire entre le Canada et l'Allemagne a aidé à relever les données nolisées de l'Allemagne de néant au premier trimestre de 1991 à approximativement 8 milles au premier trimestre de 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, 1991.

Rank Airports - Transport Canada Towers

Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

		Total	Change 1991/1990	Itinerant	Local
		Totaux	Variation	Itinérant	Locaux
			%		
1	Lester B. Pearson International ONT	322,278	-8.9	322,278	-
2	Vancouver Int'l. BC-CB	288,106	-9.2	288,106	-
3	Boundary Bay BC-CB	232,957	13.1	85,107	147,850
4	St. Hubert QUE-QC	209,632	-13.9	79,200	130,432
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	208,647	-2.6	205,086	3,561
6	Montréal Int'l. QUE-QC	197,463	-7.6	197,392	71
7	Victoria Int'l. BC-CB	187,619	-8.5	113,336	74,283
8	Abbotsford BC-CB	175,097	-6.8	68,489	106,608
9	Toronto/Buttonville ONT	163,301	-25.4	76,313	86,988
10	Ottawa Int'l. ONT	162,758	-11.9	126,879	35,879
11	Springbank ALTA-ALB	143,947	3.7	42,901	101,046
12	Québec QUE-QC	141,071	-3.1	103,434	37,637
13	Winnipeg MAN	140,105	-9.9	104,475	35,630
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	124,038	-8.2	121,417	2,621
15	Toronto Island ONT	117,457	-5.3	61,174	56,283
16	Hamilton City ONT	114,495	-8.2	49,047	65,448
17	Pitt Meadows BC-CB	112,315	-8.5	44,936	67,379
18	Halifax Int'l. NS-NÉ	111,950	-6.1	87,540	24,410
19	St. Andrews MAN	111,666	-19.9	27,455	84,211
20	London ONT	108,239	-7.3	59,190	49,049
21	Thunder Bay ONT	107,896	0.2	57,226	50,670
22	Sudbury ONT	107,179	20.7	54,702	52,477
23	North Bay ONT	106,376	8.4	33,552	72,824
24	Saskatoon SASK	95,354	-13.3	56,262	39,092
25	St. Honoré QUE-QC	94,106	-7.2	27,757	66,349
Total - above airports / Aéroports ci-dessus		3,884,052	-6.4	2,493,254	1,390,798
Total - Transport Canada Towers (56) /					
Total - Tours de Transports Canada (56)		5,540,273	-6.5	3,487,659	2,052,614

In the 12 months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 6.5% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 5.6% to 3,487,659 while local movements decreased by 8.1% to 2,052,614.

The largest percentage increase in 1991 was 21.8% at Sault Ste. Marie, Ont. The largest decrease was 25.4% at Toronto/Buttonville Ont.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 5.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, 1991.

Au cours des 12 mois de 1991, les mouvements totaux à tous les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 6.5% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,487,659, soit une diminution de 5.6%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8.1% pour s'établir à 2,052,614.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, Ont. soit 21.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Toronto/Buttonville Ont. soit 25.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

The impact of Competition on Air Fares in Canada

by Francesca Thibeault and Lisa Di Piétro

The air transport industry is presently going through a crucial period in its existence. The two major Level I airlines, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), are actively seeking solutions, such as affiliations and a proposed merger, to recover from the economic depression into which they fell in the past few years. The difficult economic situation that has existed in Canada since 1990, does not explain all air carriers' problems. The intense competition on air fares among the different airlines which has occurred since the economic regulatory reform in the air transport industry in Canada, seems also to explain the financial difficulties of some carriers.

This competition has been particularly characterized by an increase in the use of discounted air fares. Between 1983 and 1991, for example, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares rose from 44.5% to 66.2%. While the use of discounted air fares has increased during this period, motives for the increase in discounting are varied. Amongst these motives, one can mention that the air carriers use discounting to achieve product differentiation to appeal to different markets, to stimulate travel or as a competitive tool.

In this article, the use of a discounted air fare as a competitive tool, especially amongst the major scheduled domestic carriers to gain or maintain market share, will be explored. In addition, the effect of this competition on air fares in Canada will also be examined.

This article is based on nine years of sample data of passenger counts, revenues and fare types used by Canada's major scheduled airlines. These data are obtained from major Canadian air carriers in the Fare Basis Survey¹.

As mentioned previously, the use of fare discounting became very important in the Canadian domestic market between 1983 and 1991. Deep discount traffic (discounted 30% or more off the economy fare²) recorded the highest increase (15.7 percentage points) during this period. Shallow discount traffic (discounted less than 30% off the economy fare) accounted for only 6.1 percentage points of the increase (see Figure 6.1).

¹ For the years 1983-1986, the participating carriers in the survey were: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines (PWA). For the period 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included. In 1990, the participating carriers in the survey were only Air Canada and CAIL while in 1991, AirBC (an affiliate for Air Canada) and Time Air (an affiliate for CAIL) joined these two major carriers in reporting.

² Prior to 1985, deep discount fares were those discounted by 25% or more off the full economy fares.

L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada

par Francesca Thibeault et Lisa Di Piétro

L'industrie du transport aérien au Canada semble vivre présentement une étape décisive dans son existence. Les deux principales compagnies aériennes de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), cherchent activement des solutions, telles des affiliations et une union proposée pour se sortir du marasme économique dans lequel elles sont plongées depuis quelques années. La situation économique difficile qui sévit au Canada depuis 1990, n'explique pas tous les problèmes que vivent les transporteurs aériens. La forte concurrence au niveau des tarifs aériens que se sont livrées les différentes compagnies aériennes depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien semble également à l'origine des difficultés financières de certains transporteurs.

Cette concurrence s'est surtout manifestée par une utilisation accrue des tarifs aériens réduits. Entre 1983 et 1991, par exemple, le nombre de passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ayant voyagé à prix réduit est passé de 44.5% à 66.2%. Bien que l'utilisation des tarifs réduits ait augmenté au cours de cette période, les motifs qui ont poussé les transporteurs à le faire sont variés. Parmi ces motifs, on peut mentionner que les transporteurs aériens ont recours à la réduction des tarifs aux fins de la différenciation des produits, pour attirer d'autres marchés et pour promouvoir les voyages ou encore comme outil de concurrence.

Dans cette étude, on se penchera sur l'utilisation des tarifs aériens comme outil de concurrence, surtout parmi les principaux services réguliers intérieurs qui cherchent à acquérir une part du marché ou à la maintenir. De plus, on examinera l'influence exercée par cette concurrence sur les tarifs aériens au Canada.

Cette étude se fonde sur neuf années de données sur le dénombrement des passagers, les recettes et les types de tarifs utilisés par les principaux services aériens réguliers au Canada. Ces données sont obtenues auprès des principaux transporteurs aériens canadiens dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire¹.

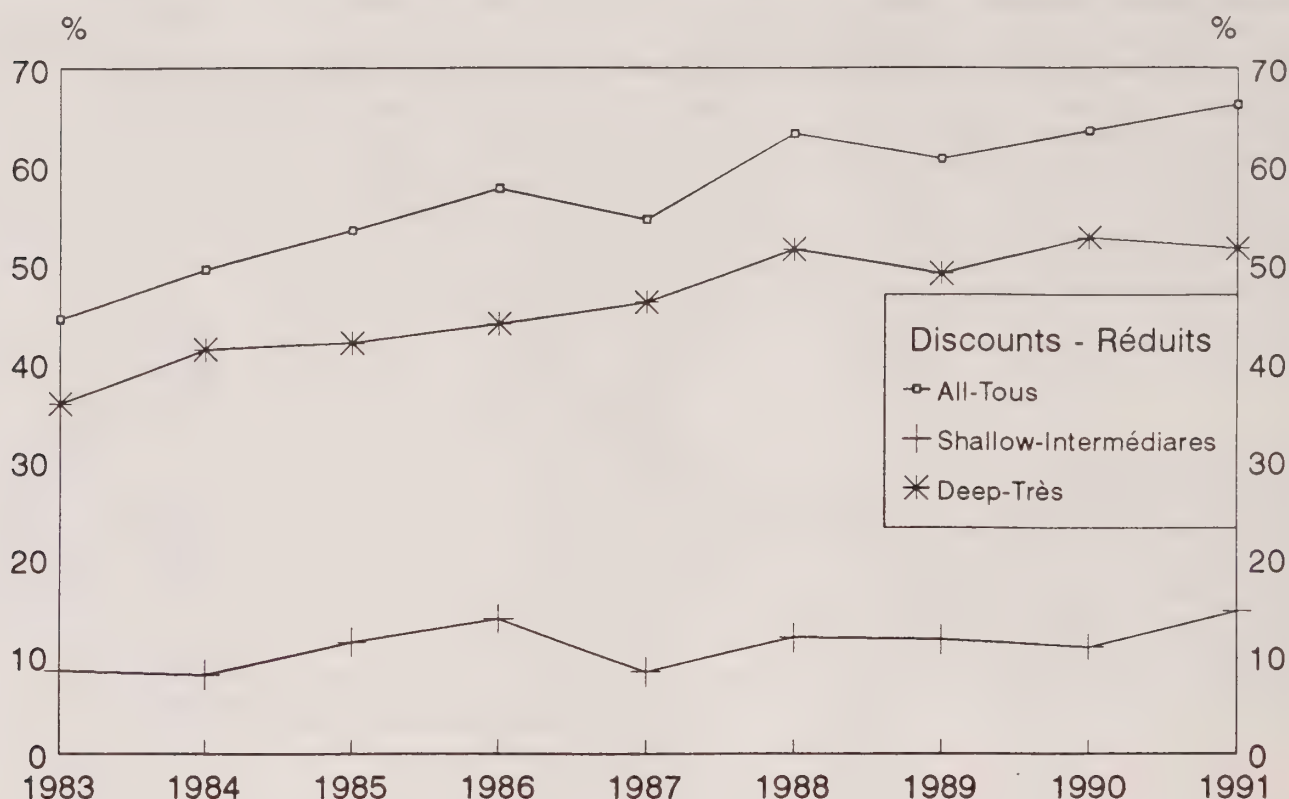
Tel que mentionné précédemment, l'utilisation des tarifs réduits a pris beaucoup d'importance sur le marché canadien entre 1983 et 1991. Parmi les tarifs réduits, ce sont surtout les tarifs très réduits (réduction de 30% ou plus sur le tarif économique²) qui ont enregistré la plus forte hausse (15.7 points de pourcentage) au cours de cette période. Les tarifs intermédiaires (réduction de moins de 30% sur le tarif économique) ont représenté une augmentation de seulement 6.1 points de pourcentage (voir figure 6.1).

¹ Pour les années 1983-1986, les transporteurs qui ont participé à l'enquête sont Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines (PWA). Pour la période 1987-1989, on a inclus Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs qui ont participé à l'enquête se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, AirBC (un affilié de Air Canada) et Time Air (un affilié de LACI) sont venus se greffer à ces deux principaux transporteurs.

² Avant 1985, les tarifs très réduits étaient des tarifs réduits de 25% ou plus sur le plein tarif économique.

Figure 6.1 Discount Traffic in Canada, 1983-1991

Figure 6.1 Voyages à tarifs réduits au Canada, 1983-1991



As shown in this figure, on a year-to-year basis, major increases in discount traffic occurred in 1984 (4.9 points) and 1988 (8.7 points). The growth recorded in 1984 can be explained by the fact that, in June of that year, there was a relaxation of fare regulations that allowed the airlines to offer shallow discounts on a route basis rather than on a system-wide basis. In September 1984, the implementation of new fare procedures allowed airlines more pricing flexibility and consumers easier access to cheaper fares. The growth in 1988 can be explained by Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. Also, CAIL, with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic.

Figure 6.1 also shows that the year 1991 was the key year for the use of discounted fares. During 1991, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers to preserve their market share on routes also operated by smaller independent or charter carriers. Furthermore, in order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf war, the difficult economic situation and increased taxation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats.

Tel qu'illustré dans cette figure, sur une base annuelle les plus fortes augmentations du trafic des tarifs réduits se sont produites en 1984 (4.9 points) et en 1988 (8.7 points). La croissance enregistrée en 1984 peut être expliquée par le fait qu'en juin de cette année-là, on a assisté à un assouplissement des règlements tarifaires, qui a permis aux compagnies aériennes d'offrir des tarifs intermédiaires selon l'itinéraire plutôt qu'à l'échelle du système. En septembre 1984, la mise en application de nouvelles méthodes tarifaires a donné aux compagnies aériennes plus de souplesse au niveau de la fixation des prix, et aux consommateurs, plus de possibilités de tarifs réduits. La forte croissance observée en 1988 peut être expliquée par l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et par sa politique de fixation des prix. Aussi, LACI (avec un nouvel horaire et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada, afin d'acquiescer une plus grande part du marché des services intérieurs de transport de passagers.

La figure 6.1 révèle également que l'année 1991 constitue l'année de pointe en ce qui a trait à l'utilisation de tarifs réduits. Au cours de 1991, les principales transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens afin de préserver leur part du marché sur des liaisons également desservies par de plus petits transporteurs indépendants ou par des transporteurs d'affrètement. De plus, afin de stimuler la demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe, une conjoncture économique difficile et la hausse des taxes, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides.

The years 1987 and 1989 were the only time periods for which the use of discounted fares recorded declines. In 1989, it appears that the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair.

In theory, one would expect that the use of fare discounting as a method of price competition would apply less on routes where the airlines do not face competition. This would mean that a passenger who travels on a route served by an air carrier with "monopoly" power would be subject to a certain form of price discrimination. This hypothesis was examined using the Fare Basis Survey.

As Table 6.1 shows, the number of carriers operating scheduled services in a market had a definite impact on the amount of fare discounting over the study period. For example, from 1983 to 1991, the travellers on "monopolistic" routes³ were less likely to have access to cheaper travel than the travellers on routes where a major carrier had to compete with at least one other major carrier.

Table 6.1

Percentage of Passengers Travelling on Discounted Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
	%		
1983	45.9	51.6	34.7
1984	49.3	52.0	46.3
1985	53.3	55.0	50.5
1986	56.3	63.3	48.8
1987	56.3	56.1	48.8
1988	66.2	65.5	52.4
1989	61.9	62.6	52.5
1990	-	65.8	49.9
1991	58.7	68.6	57.1

Consider the years 1988 and 1991. In 1988, discount passengers accounted for 65.5% of passengers on routes with two carriers. On routes with three carriers (that is Air Canada, CAIL and Wardair), the proportion of discount passengers increased to 66.2%, while on monopolistic routes,

³ Monopoly here is defined as a route where there is no scheduled service competition from another major Level I air carrier. There may be competition from third level, feeder or commuter carriers or from charters.

Les années 1987 et 1989 sont les seules périodes pour lesquelles l'utilisation des tarifs réduits a enregistré des diminutions. En 1989, il semble que les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des «guerres tarifaires» de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix.

En théorie, on pourrait s'attendre à ce que l'utilisation des tarifs réduits comme méthode de concurrence des prix s'applique moins aux itinéraires pour lesquels il n'y a pas de concurrence entre les compagnies aériennes. Cela signifie qu'un passager qui emprunte un itinéraire desservi par une compagnie qui en détient le «monopole» ferait face à une certaine forme de discrimination des prix. Cette hypothèse a été examinée dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire.

Comme le montre le tableau 6.1, le nombre de transporteurs exploitant des services réguliers sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits offerts au cours de la période sous étude. Ainsi, on observe que de 1983 à 1991, les passagers voyageant sur les routes exclusives³ (c'est-à-dire dont la compagnie détient le monopole) se sont vus offrir moins de tarifs réduits que les passagers empruntant les routes où il y a concurrence entre le transporteur principal et au moins un autre transporteur.

Tableau 6.1

Pourcentage de passagers voyageant à prix réduit, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Considérons les années 1988 et 1991. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.5% des passagers empruntant les routes aériennes desservies par deux transporteurs. Sur les routes desservies par les trois transporteurs (à savoir, Air Canada, LACI et Wardair), le

³ Une route exclusive se définit comme une route où il n'y a pas de concurrence au niveau des services réguliers de la part d'un autre transporteur aérien principal de niveau I. Il peut y avoir concurrence de la part de transporteurs de niveau III, de transporteurs subsidiaires ou

this proportion decreased to 52.4%. In 1991, 68.6% of passengers on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 58.7% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57.1% on monopolistic routes.

Lastly, the impact of competition among airlines will be assessed through the cost of travel. An examination of Table 6.2 shows that the vigorous competition between Air Canada, CAIL and Wardair in 1988 led to a substantial decline (-13.8%) in discount air fares on markets served by all three carriers. In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10.4%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17.3%) and duopolistic (29.7%) routes. In 1991, despite difficult financial problems, the two major airlines continued to compete to maintain their market share. This largely explains the slight increase (1.5%) of discount air fares on duopolistic routes between 1990 and 1991. On monopolistic routes, discount air fares increased by 20.6% to approximately \$153, while on oligopolistic routes, they have reached their lowest level since 1986. In the latter case, the price decrease was largely due to the presence of two affiliate carriers that operated on low-density and short-haul regional and local routes.

The examination of the data filed in the Fare Basis Survey has revealed that the number of carriers operating in a market had a definite impact on the amount of fare discounting in Canada.

Table 6.2

Average Discount Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
		\$	
1983	87.5	130.3	84.1
1984	87.2	118.5	87.9
1985	96.1	121.4	86.2
1986	101.5	128.4	83.1
1987	156.7	103.5	88.6
1988	135.0	104.2	85.9
1989	149.1	135.1	100.8
1990	-	152.4	126.4
1991	105.4	154.7	152.5

A more extensive version of this article will be published in the 1991 edition of *Canadian Civil Aviation*, catalogue 51-206.

For further information, please contact L. Di Pietro (819-997-6176).

pourcentage des passagers voyageant à prix réduit est passé à 66.2%, tandis que sur les routes exclusives, le pourcentage a diminué pour passer à 52.4%. En 1991, 68.6% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 58.7% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57.1% sur les routes exclusives.

L'incidence de la concurrence entre les compagnies aériennes sera finalement examinée à la lumière des coûts des voyages. Le tableau 6.2 montre que la forte concurrence entre Air Canada, LACI et Wardair en 1988 a entraîné une baisse considérable (-13.8%) des tarifs réduits sur les marchés desservis par les trois transporteurs. En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10.4% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17.3%) ou à concurrence duopolistique (29.7%). En 1991, malgré de graves problèmes financiers, les deux principales compagnies aériennes ont continué à lutter pour conserver leur part du marché. Cela explique en grande partie la faible hausse de 1.5% des tarifs réduits sur les routes à concurrence duopolistique entre 1990 et 1991. Dans le cas d'un monopole, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 20.6%, pour atteindre environ \$153, alors que dans le cas d'un oligopole, ils ont atteint leur plus haut niveau depuis 1986. Dans ce dernier cas, la régression des tarifs a été causée en grande partie par la présence de deux transporteurs affiliés qui exploitent des routes régionales et locales à faible densité et de courte distance.

Nous pouvons conclure à partir de l'examen des données de l'Enquête sur la base tarifaire que le nombre de transporteurs sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits au Canada.

Tableau 6.2

Tarifs aériens réduits moyens, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Une version plus complète de cette étude paraîtra dans l'édition de 1991 de la publication *Aviation civile canadienne*, catalogue 51-206.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Pietro (819-997-6176).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports.

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 10

Vol. 24, N° 10

HIGHLIGHTS

- o In July 1992, as in almost all of 1992, Canadian Level I air carriers reported increases in scheduled services, particularly in international markets. Passenger-kilometres on international scheduled services have risen by 11% for the first seven months of 1992, over the same period of 1991.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o In March 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports increased by 2% from March 1991.
- o Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three city-pairs, as usual, were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 9% and 7% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 9%.

Special Article

Seasonality and Aviation Industry Time Series 1981-1991.

Recent Release

Air Carrier Operations in Canada, October-December 1991, (Catalogue No. 51-002).

FAITS SAILLANTS

- o En juillet 1992, comme que pour presque toute l'année 1992, les transporteurs canadiens de niveau I ont déclaré des augmentations dans les services à horaire réguliers, particulièrement dans les marchés internationaux. Les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 11% pour les sept premiers mois de 1992 comparé à la même période de 1991 et cela pour les services réguliers internationaux.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Au cours du mois de mars 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 2% par rapport au mois de mars 1991.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes furent, comme d'habitude: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont enregistré des baisses de 9% et 7% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver a connu une hausse de trafic de 9%.

Étude spéciale

Saisonnalité et séries chronologiques de l'industrie de l'aviation 1981-1991.

Mise en circulation récente

Opérations des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1991 (N° 51-002 au catalogue).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
July 1992, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	July	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Juillet	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,211	3.0	7,738	2.0	- Intérieur
- International	636	9.8	3,713	9.6	- International
- Total	1,847	5.2	11,451	4.3	- Total
Passengers - Charter	88	-	1,038	9.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,935	5.0	12,489	4.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 881 978	8.4	10 604 917	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 720 801	18.4	13 928 823	11.4	- International
- Total	4 602 780	14.1	24 533 741	8.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	190 304	-4.1	2 322 311	4.7	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 793 085	13.2	28 856 052	8.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 627 230	10.4	37 738 825	3.3	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	234 636	-4.1	2 841 836	2.2	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 861 867	9.8	40 580 662	3.3	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	69.5	...	65.0	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.1	...	81.7	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	69.9	...	66.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	119 002	7.9	749 314	-1.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	213	-17.5	3 305	9.8	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	119 215	7.9	752 619	-1.8	Total
Hours Flown	72	4.3	468	3.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	303 787	2.2	1 855 408	-1.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In July 1992, as in almost all of 1992, Canadian Level I air carriers reported increases in scheduled services, particularly in international markets. Passenger-kilometres on international scheduled services have risen by 11.4% for the first seven months of 1992, over the same period of 1991. However, at this point in 1991, this figure had dropped by 19.0% from the same period in 1990.

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	July	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Juillet	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,211	3.0	7,738	2.0	- Intérieur
- International	636	9.8	3,713	9.6	- International
- Total	1,847	5.2	11,451	4.3	- Total
Passengers - Charter	88	-	1,038	9.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,935	5.0	12,489	4.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 881 978	8.4	10 604 917	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 720 801	18.4	13 928 823	11.4	- International
- Total	4 602 780	14.1	24 533 741	8.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	190 304	-4.1	2 322 311	4.7	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 793 085	13.2	28 856 052	8.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 627 230	10.4	37 738 825	3.3	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	234 636	-4.1	2 841 836	2.2	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 861 867	9.8	40 580 662	3.3	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	69.5	...	65.0	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.1	...	81.7	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	69.9	...	66.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	119 002	7.9	749 314	-1.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	213	-17.5	3 305	9.8	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	119 215	7.9	752 619	-1.8	Total
Hours Flown	72	4.3	468	3.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	303 787	2.2	1 855 408	-1.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC Time Air.

En juillet 1992, comme que pour presque toute l'année 1992, les transporteurs canadiens de niveau I ont déclaré d'augmentations dans les services à horaire régulier particulièrement dans les marchés internationaux. Les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 11.4% pour les sept premiers mois de 1992 comparé à la même période de 1991 et cela pour les services réguliers internationaux. Toutefois, on signale une baisse de 19.0% si l'année 1991 est comparée à l'année 1990 pour la même période.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, March 1992.
(Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, mars 1992 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1992 Mars	Change March 1992/1991 Variation Mars	Year-to-date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,785	2.8	79,572	-0.3
2	Vancouver Int'l. BC-CB	22,906	1.0	64,249	-0.3
3	Boundary Bay BC-CB	19,628	-8.2	52,372	3.9
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	19,565	6.5	53,132	1.3
5	Abbotsford BC-CB	19,073	19.8	44,559	5.5
6	Victoria Int'l. BC-CB	17,662	8.0	45,071	2.9
7	Montréal Int'l. QUE-QC	16,486	3.5	45,979	0.2
8	St. Hubert QUE-QC	15,425	-7.7	34,708	-15.6
9	Springbank ALTA-ALB	12,883	-10.2	31,474	-18.4
10	Ottawa Int'l. ONT	12,875	-0.5	34,672	-12.1
11	Toronto Buttonville ONT	12,067	-7.7	27,503	-21.8
12	Winnipeg MAN	12,067	6.2	33,008	0.1
13	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,816	3.8	29,317	-0.3
14	Pitt Meadows BC-CB	10,579	11.0	24,507	1.2
15	Saskatoon SASK	9,560	11.8	24,442	4.4
16	London ONT	9,286	5.7	21,777	-2.5
17	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,263	12.2	25,120	2.2
18	Sudbury ONT	9,245	22.2	25,238	-1.2
19	Quebec QUE-QC	9,181	-19.2	23,268	-19.9
20	Thunder Bay ONT	9,157	6.1	25,992	10.9
21	North Bay ONT	8,436	2.3	22,801	-4.3
22	Sault Ste. Marie ONT	8,217	99.2	18,984	52.3
23	Toronto Island ONT	7,779	-6.4	18,631	-13.7
24	Waterloo-Guelph ONT	7,600	2.5	17,577	-13.0
25	Villeneuve ALTA-ALB	7,558	-5.6	18,696	-12.6
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		325,099	3.1	842,649	-2.9
Total - Transport Canada Towers (56)/					
Total - Tours de Transports Canada (56)		461,017	1.7	1,184,938	-4.1

In March 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports increased by 1.7% from March 1991. Itinerant movements increased by 4.1% to 291,302 while local movements decreased by 2.2% to 169,715 compared to the same month last year.

In the first three months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.1% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 1.1% to 769,233 while local movements decreased by 6.2% to 415,705.

The largest percentage increase in March was 99.2% at Sault Ste. Marie, Ont. The largest decrease was 49.8% at Kamloops, B.C.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de mars 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 1.7% par rapport au mois de mars 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 291,302, soit une augmentation de 4.1%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 2.2% par rapport au mois de mars 1991 pour atteindre 169,715.

Au cours des trois premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4.1% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 769,233, soit une diminution de 1.1%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 6.2% pour s'établir à 415,705.

En mars, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste Marie, Ont., soit 99.2%. La plus forte diminution a été enregistrée à Kamloops, C.B., soit 49.8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics. First Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1992	-	1991	1992	First Quarter 1992/1991 Variation
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Premier trimestre
		No.-Nbre	%	
1	Montréal - Toronto	301,250	273,750	-9.1
2	Ottawa - Toronto	180,240	167,360	-7.2
3	Toronto - Vancouver	113,180	122,850	8.5
4	Calgary - Vancouver	81,370	87,130	7.1
5	Calgary - Toronto	71,700	70,270	-2.0
6	Calgary - Edmonton	68,930	61,280	-11.1
7	Edmonton - Vancouver	63,280	58,050	-8.3
8	Toronto - Winnipeg	60,440	56,110	-7.2
9	Halifax - Toronto	55,420	53,300	-3.8
10	Edmonton - Toronto	44,490	43,080	-3.2
11	Thunder Bay - Toronto	39,350	42,630	8.3
12	Montréal - Vancouver	34,380	36,730	6.8
13	Vancouver - Winnipeg	28,990	31,750	9.5
14	Vancouver - Victoria	25,830	29,620	14.7
15	Ottawa - Vancouver	27,670	27,740	0.3
16	Prince George - Vancouver	24,960	25,620	2.6
17	Calgary - Winnipeg	26,920	24,990	-7.2
18	Halifax - Montréal	27,230	23,890	-12.3
19	Kelowna - Vancouver	27,000	23,350	-13.5
20	Sudbury - Toronto	18,810	22,010	17.0
21	Halifax - Ottawa	24,140	20,570	-14.8
22	Québec - Toronto	21,920	19,240	-12.2
23	Halifax - St. John's	21,130	19,110	-9.6
24	Sault Ste-Marie - Toronto	10,360	19,060	84.0
25	Ottawa - Winnipeg	19,000	18,270	-3.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,417,990	1,377,760	-2.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,486,800	2,454,530	-1.3

Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three city-pairs, as usual, were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 9.1% and 7.2% respectively, while Toronto-Vancouver showed an increase of 8.5%.

During the first quarter 1992, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 2.5 million, down 1.3% compared to the same period last year. In addition, of the top 25 city-pairs, 15 reported decreases ranging from 2.0% for Calgary-Toronto to 14.8% for Halifax-Ottawa.

Effective January 1st, 1992, the regional and local carrier, Ontario Express, was added as a participant in the Air Passenger Origin and Destination Survey. This new participation caused some large variations such as those observed at Sault Ste-Marie-Toronto (84.0%) and Sudbury-Toronto (17.0%).

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1992	-	1991	1992	First Quarter 1992/1991 Variation
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Premier trimestre
		No.-Nbre	%	
1	Montréal - Toronto	301,250	273,750	-9.1
2	Ottawa - Toronto	180,240	167,360	-7.2
3	Toronto - Vancouver	113,180	122,850	8.5
4	Calgary - Vancouver	81,370	87,130	7.1
5	Calgary - Toronto	71,700	70,270	-2.0
6	Calgary - Edmonton	68,930	61,280	-11.1
7	Edmonton - Vancouver	63,280	58,050	-8.3
8	Toronto - Winnipeg	60,440	56,110	-7.2
9	Halifax - Toronto	55,420	53,300	-3.8
10	Edmonton - Toronto	44,490	43,080	-3.2
11	Thunder Bay - Toronto	39,350	42,630	8.3
12	Montréal - Vancouver	34,380	36,730	6.8
13	Vancouver - Winnipeg	28,990	31,750	9.5
14	Vancouver - Victoria	25,830	29,620	14.7
15	Ottawa - Vancouver	27,670	27,740	0.3
16	Prince George - Vancouver	24,960	25,620	2.6
17	Calgary - Winnipeg	26,920	24,990	-7.2
18	Halifax - Montréal	27,230	23,890	-12.3
19	Kelowna - Vancouver	27,000	23,350	-13.5
20	Sudbury - Toronto	18,810	22,010	17.0
21	Halifax - Ottawa	24,140	20,570	-14.8
22	Québec - Toronto	21,920	19,240	-12.2
23	Halifax - St. John's	21,130	19,110	-9.6
24	Sault Ste-Marie - Toronto	10,360	19,060	84.0
25	Ottawa - Winnipeg	19,000	18,270	-3.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,417,990	1,377,760	-2.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,486,800	2,454,530	-1.3

Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes furent comme d'habitude: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont enregistré des baisses de 9.1% et 7.2% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver connu une hausse de trafic de 8.5%.

Au cours du premier trimestre de 1992, le nombre de passagers aériens voyageant sur vols réguliers s'est chiffré à 2.5 millions, une baisse de 1.3% par rapport à la même période de l'année précédente. De plus, parmi les 25 premières paires de villes, 15 ont rapporté des baisses de trafic allant de 2.0% pour Calgary-Toronto à 14.8% pour Halifax-Ottawa.

En date du 1er janvier 1992, le transporteur régional et local Ontario Express a été ajouté en tant que participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens. Cette nouvelle participation est la source de certaines fortes augmentations telles que celles observées à Sault Ste-Marie-Toronto (84.0%) et Sudbury-Toronto (17.0%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

SPECIAL ARTICLE

Seasonality and Aviation Industry Time Series

By Michael Thoen

The following article presents an analysis of a number of seasonally adjusted aviation industry time series. Specifically, six time series for Level I carriers will be analyzed including passengers, passenger-kilometres, hours flown, fuel consumption, operating revenues and operating expenses, over an eleven year period, on a monthly basis, from January 1981 to October 1991. The analysis will focus on the decomposition of these variables into the four characteristic behavioral components which comprise time series including trend, cycle, seasonal variations and irregular fluctuations.

Economic time series contain the elements essential to the description, explanation, and forecasting of economic phenomenon. In using economic time series, economists and statisticians have identified four characteristic behavioral components: the trend, cycle, seasonal variations and irregular fluctuation. These movements are caused by various economic, climate related or institutional factors.

The trend is the long term movement, ten years or more, measured by the time series. The cycle, also known as the business cycle, is a shorter term fluctuation with a duration of at least 16 months. The cycle is characterized by four phases including an expansion over time, a turning point, a recession or a decrease over time and finally a recovery where expansion resumes. The trend and cycle are difficult to separate with any degree of accuracy and are usually presented together as the trend-cycle.

Seasonal variation refers to the set of sub-annual fluctuations which recur with some regularity each year. Seasonality is caused by climatic and institutional factors. In Canada, seasonal weather conditions will influence demand for a number of goods and services. In addition, institutional factors including the end of the school year and the Easter and Christmas periods influence demand for goods and services.

Finally, time series include a residual unexplained by other systematic components. This is referred to as the irregular component. It represents errors of measurement as well as erratic decisions by economic participants and temporary effects which disturb the normal behaviour of a series including strikes, dramatic increases in input costs, institutional changes, etc.

The domestic aviation industry is cyclical in nature with increased activity during the summer months and reduced activity during the winter months. Air traffic generally increases at Easter as people travel to be with their families. This will show up in either the first or second quarter results depending on the year. Air traffic generally continues to increase throughout the second and third quarters as institutional factors including the end of the school year and summer vacations take effect. The return to school and changing climatic conditions results in decreased demand for air travel towards the end of the third, the fourth and part of the first quarter.

ÉTUDE SPÉCIALE

Saisonnalité et séries chronologiques de l'industrie de l'aviation

Par Michael Thoen

L'étude suivante présente une analyse d'un nombre de séries chronologiques désaisonnalisées de l'industrie de l'aviation. Spécifiquement, six séries chronologiques pour les transporteurs de niveau I seront analysées comprenant les passagers, passagers-kilomètres, heures de vol, consommation de carburant, recettes d'exploitation et dépenses d'exploitation, pour une période de onze années, sur une base mensuelle, de janvier 1981 à octobre 1991. L'analyse sera concentrée sur la décomposition de ces variables en quatre composantes de comportement caractéristique de sorte que la série chronologique contienne une tendance, un cycle, des variations saisonnières et des fluctuations irrégulières.

Les séries chronologiques économiques contiennent les éléments essentiels à la description, l'explication et la prévision des phénomènes économiques. En utilisant les séries chronologiques économiques, les économistes et les statisticiens ont identifié quatre composantes de comportement caractéristique: la tendance, le cycle, les variations saisonnières et les fluctuations irrégulières. Ces mouvements sont causés par divers facteurs économiques, climatiques ou institutionnels.

La tendance est le mouvement de long terme, dix ans ou plus, mesurée par la série chronologique. Le cycle, connu aussi sous le nom "cycle d'affaires", est une fluctuation de plus court terme, d'une durée d'au moins 16 mois. Le cycle est caractérisé par quatre phases comportant une expansion à travers le temps, un point tournant, une récession ou une baisse au cours du temps et finalement une reprise où l'expansion reprend. La tendance et le cycle sont difficiles à séparer avec un certain degré de précision et sont habituellement présentés ensemble sous le cycle de tendance.

Les variations saisonnières réfèrent à l'ensemble des fluctuations infra-annuelles qui se répètent chaque année avec une certaine régularité. La saisonnalité est causée par des facteurs climatiques et institutionnels. Au Canada, les conditions saisonnières du climat influencent la demande pour un nombre de biens et services. De plus, les facteurs institutionnels comprennent la fin de l'année scolaire et les périodes de Pâques et de Noël influencent la demande des biens et services.

Finalement, les séries chronologiques comprennent un résidu inexpliqué par d'autres composantes systématiques. Ceci est connu sous le nom de composante irrégulière. Elle représente l'erreur de mesure aussi bien que les décisions erratiques par les participants économiques et les effets temporaires qui perturbent le comportement normal des séries tels que les grèves, hausses dramatiques dans les coûts des facteurs, changements institutionnels, etc.

L'industrie de l'aviation dans le secteur intérieur est de nature cyclique avec des activités croissantes durant les mois de l'été et des activités réduites durant les mois de l'hiver. Le trafic aérien augmente généralement pendant Pâques étant donné que les personnes voyagent pour être avec leurs familles. Ceci sera révélé aux résultats du premier ou du deuxième trimestre dépendamment de l'année. Le trafic aérien continue généralement d'augmenter pendant les deuxième et troisième trimestres puisque les facteurs institutionnels incluant la fin de l'année scolaire et les vacances d'été prennent effet. Le retour à l'école et les conditions climatiques variantes entraînent une baisse de la demande pour les voyages aériens vers la fin du troisième, du quatrième et une partie du premier trimestres.

Historically, the analysis of aviation industry time series has been conducted using unadjusted sub annual raw data. This data clearly shows the seasonal fluctuations of the industry. While data in this form is appropriate for same month or same quarter year to year comparisons, it tends to conceal the other behavioral time series components. In addition, seasonally unadjusted data does not allow for month to month or quarter to quarter comparisons.

In order to analyze the trend-cycle and irregular components it was necessary to remove the seasonal component from the six selected variable. The raw data were fed into Statistic Canada's X11-ARIMA seasonal adjustment program which uses an autoregressive integrated moving average process to remove seasonal variation from a time series. In addition, all data were adjusted to account for trading day effects. Both the trend-cycle, (which results from removing the seasonal and irregular components and trading day effects), and the seasonally adjusted data, (which results from removing the seasonal component and trading day effects but includes the irregular component), for each of the six variables, were isolated and then graphed. Figures 2.1 through 2.6 present these findings.

Much of the variation in the relationships between variables, can be explained by exogenous factors. First, there exists cyclical and institutional movements which tend to influence variables in different ways and at different rates. While a number of small cyclical movements are apparent over the period under study, two significant movements are notable. First, the 1982 recession which was precipitated by a large increase in the cost of oil as a result of the pricing behaviour by OPEC members. All six variables appear to have been affected by this cyclical movement. Second, another significant cyclical movement occurred around 1988 which seems to have affected the passengers, passenger kilometres, hours flown and fuel consumption time series only. A number of major changes took place in the industry during this time including a number of significant mergers and acquisitions, the introduction of economic regulatory reform and the subsequent emergence of the hub and spoke connector system.

The second major set of exogenous factors affecting the relationship between variables occur as irregular movements or the irregular time series component. While a number of irregular movements, which appear as outliers, can be identified for each variable only a few seem to have affected all six variables. The most notable outlier appears in November and December of 1987 which resulted from a dispute between labour and management at Air Canada.

Seasonal adjustment is designed to reveal the more fundamental movements which are often concealed by seasonal and trading-day components in seasonally unadjusted series. These methods are aimed at helping the user determine further the current state of health of the industry and should be used in conjunction with the results provided from an analysis of the raw data in order to gain a more complete understanding of the industry.

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

Historiquement, l'analyse des séries chronologiques de l'industrie de l'aviation a été menée en utilisant des données infra-annuelles brutes non ajustées. Ces données montrent clairement les variations saisonnières de l'industrie. Lorsque des données de cette forme sont utilisées pour des comparaisons annuelles du même mois ou du même trimestre, elle tendent à cacher le comportement de autres composantes de la série chronologique. De plus, les données non-désaisonnalisées ne tiennent pas compte de comparaisons mensuelles ou trimestrielles.

Afin d'analyser la tendance-cycle et les composantes irrégulières, il était nécessaire d'enlever la composante saisonnière des six variables choisies. Les données brutes ont été introduites au programme d'ajustement saisonnier X11-ARMI de Statistique Canada qui utilise un processus autorégressif de moyennes mobiles intégrées pour éliminer la variation saisonnière d'une série chronologique. De plus, toutes les données ont été ajustées afin de tenir compte de effets des jours commerciaux. Le cycle de tendance, qui est le résultat de l'élimination des composantes saisonnières irrégulières et des effets des jours commerciaux, et les données désaisonnalisées qui sont le résultat de l'élimination de la composante saisonnière et des effets des jours commerciaux mais qui contiennent la composante irrégulière, pour chacune des six variables, ont été isolés et présentés graphiquement. Les figures 2.1 à 2.6 présentent ces résultats.

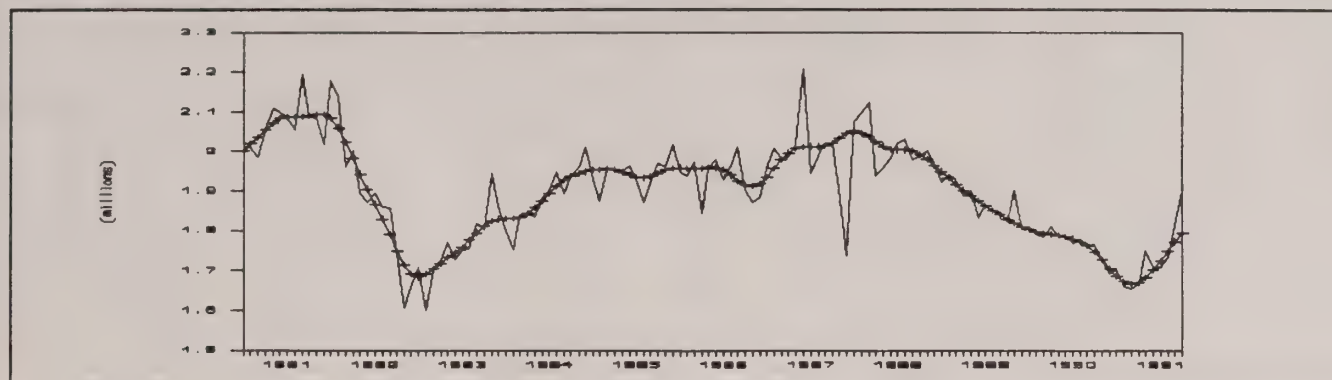
La plus grande partie de la variation dans les rapports entre les variables, peut être expliquée par certains facteurs exogènes. Les premiers sont les mouvements cycliques et institutionnels qui tendent à influencer les variables de différentes façons et à différents degrés. Alors que le nombre de petits mouvements cycliques sont apparents au cours de la période étudiée, deux mouvements significatifs sont remarquables. Premièrement, la récession de 1982 qui a été précipitée par une forte augmentation du prix du pétrole comme résultat de méthodes collusoires de fixation des prix par les membres de l'OPEP. Toutes les six variables paraissent être affectées par ce mouvement cyclique. Deuxièmement, un mouvement cyclique significatif est survenu autour de 1988 qui semble avoir affecté les séries des passagers, des passagers-kilomètres, des heures de vols et de la consommation du carburant seulement. Plusieurs changements majeurs sont survenus dans l'industrie pendant cette période de temps comprenant plusieurs amalgamations et acquisitions, l'introduction de la réforme de réglementation économique et l'apparition consécutive d'un système des réseaux en étoile.

Le second principal ensemble de facteurs exogènes affectant la relation entre les variables sont les mouvements irréguliers ou la composante série chronologique irrégulière. Alors que plusieurs des mouvements irréguliers qui apparaissent comme valeurs aberrantes, peuvent être identifiés pour chaque variable, seulement quelques-uns semblent avoir affecté les six variables. La valeur aberrante la plus remarquable apparaît en novembre et décembre 1987 suite à un conflit entre les travailleurs et la direction à Air Canada.

L'ajustement saisonnier est désigné pour révéler les mouvements les plus fondamentaux qui sont souvent cachés par les composantes saisonnières et les jours commerciaux des séries non ajustées. Ces méthodes visent à aider l'utilisateur à déterminer davantage l'état courant de l'industrie et doivent être utilisées conjointement avec les résultats obtenus par une analyse des données brutes afin d'avoir une compréhension plus complète de l'industrie.

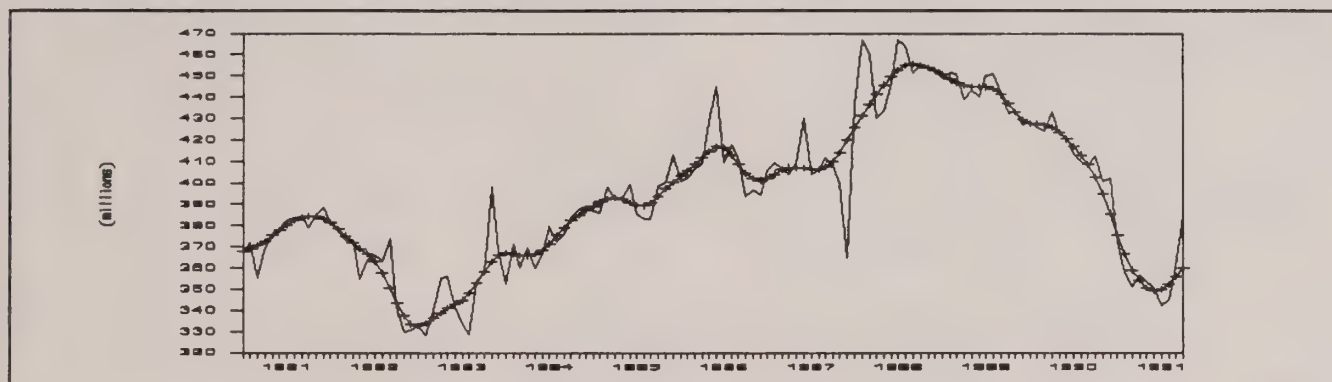
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 2.1: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Passengers
Données désaisonnalisées et cycle de tendance des passagers



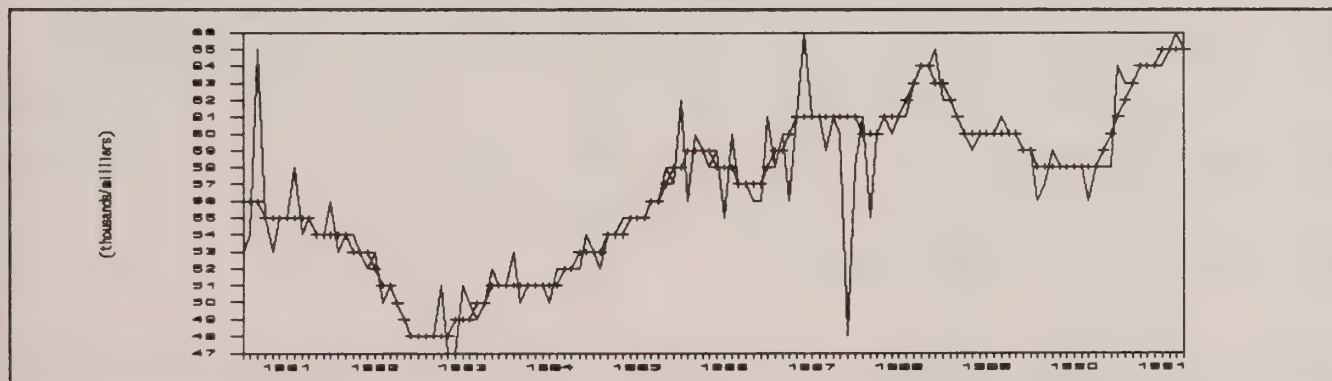
Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

Figure 2.2: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Passenger-Kilometres
Données désaisonnalisées et cycle de tendance des passagers-kilomètres



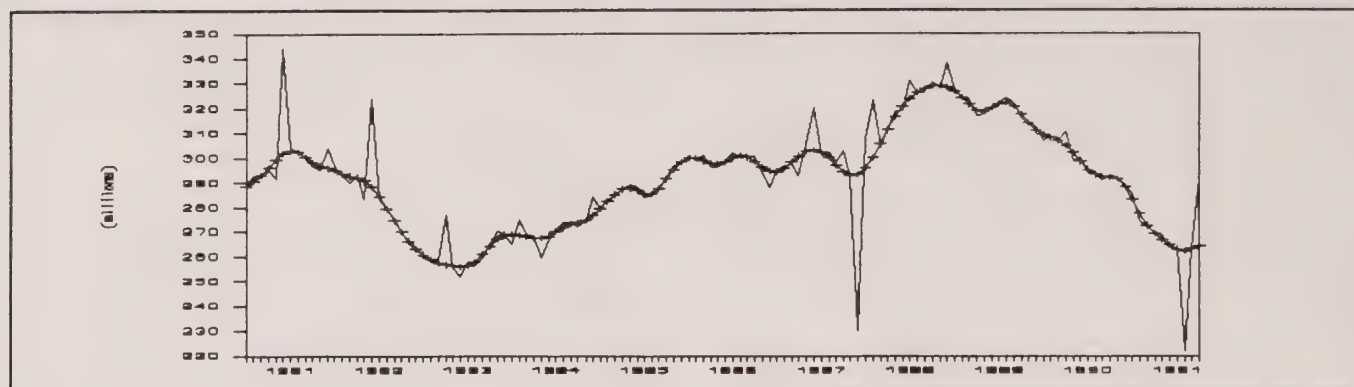
Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

Figure 2.3: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Hours Flown
Données désaisonnalisées et cycle de tendance des heures de vol



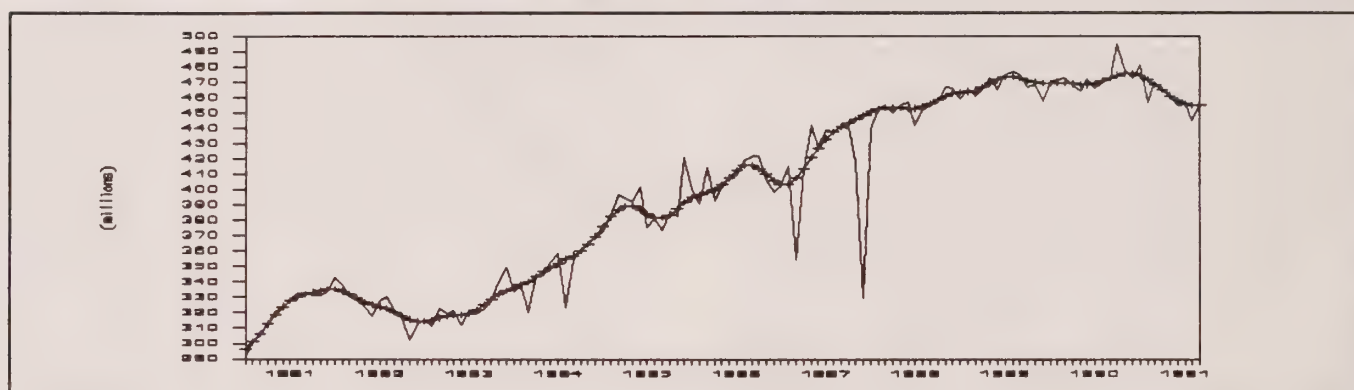
Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

Figure 2.4: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Fuel Consumed
Données désaisonnalisées et cycle de tendance du carburant consommé



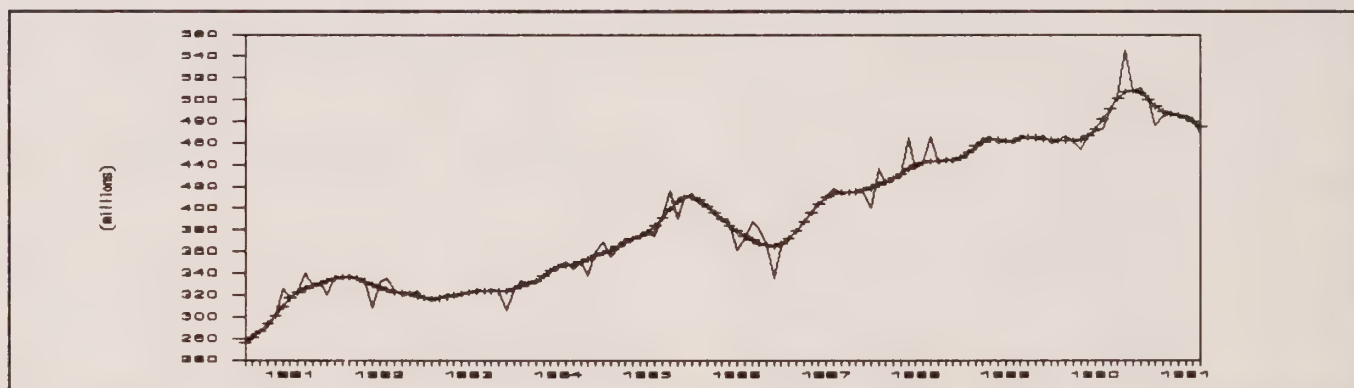
Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

Figure 2.5: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Operating Revenue
Données désaisonnalisées et cycle de tendance des recettes d'exploitation



Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

Figure 2.6: Seasonally Adjusted Data and Trend-Cycle for Operating Expenses
Données désaisonnalisées et cycle de tendance des dépenses d'exploitation



Note: - Seasonally adjusted data with irregulars/Données désaisonnalisées avec variations aléatoires
+ Trend-Cycle components/Composantes par cycle de tendance

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 11

HIGHLIGHTS

- o Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on international scheduled routes have risen by 12% over the first eight months of 1991.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg and Toronto-Los Angeles. These city-pairs recorded increases of 6%, 26% and 51%, respectively from the first quarter 1991.
- o Canadian carriers' share of the scheduled transborder traffic increased from 35% in 1988 to 37% in 1990. The 39% share in 1989 was an anomaly for many reasons, inter alia: the strike at Eastern Airlines which began in March; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express and San Juan Airlines stopped serving Canada in late 1988 or early 1989. However, in 1991 the Canadian carriers share had dropped to 34%.
- o The air fare index data for the years 1983 to 1991 show that most of the effect of regulatory reform on domestic air fares took place in the year 1988. Since 1988, all fare categories have been rising at about the same annual rates. An exception is the international sector, where the discount fare index has risen by less than 6% since 1988.

Recent Release

Air Carrier Traffic at Canadian Airport, October-December 1991 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vol. 24, N° 11

FAITS SAILLANTS

- o Le nombre de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux rapporté par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 12% au cours des huit premiers mois de 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg et Toronto-Los Angeles. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 6%, 26% et 51% respectivement par rapport au premier trimestre de 1991.
- o La portion du trafic régulier transfrontalier transporté par des compagnies canadiennes est passée de 35% en 1988 à 37% en 1990. La portion de 39% obtenue en 1989 représente une anomalie pour plusieurs raisons, entre autres: la grève à la compagnie Eastern Airlines qui a débuté en mars; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express et San Juan Airlines qui ont cessé de desservir le Canada, soit à la fin de 1988 ou au début de 1989. En 1991, cependant, la portion des transporteurs canadiens a décliné pour s'établir à 34%.
- o Les données sur les indices des tarifs aériens pour les années 1983 à 1991 montrent que l'effet de la réforme de la réglementation sur les tarifs intérieurs s'est fait davantage sentir au cours de l'année 1988. Depuis 1988, toutes les catégories de tarifs ont augmenté à peu près au même taux annuel. Le secteur international fait exception alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de seulement 6% depuis 1988.

Mise en circulation récente

Opérations des transporteurs aériens canadiens, octobre-décembre 1991 (N° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
August 1992 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	August 1992	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1992	Change Year-to- Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1992	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,294	-1.7	9,031	1.4	- Intérieur
- International	696	8.1	4,409	9.4	- International
- Total	1,990	1.5	13,440	3.9	- Total
Passengers - Charter	91	-9.9	1,130	7.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	2,081	1.0	14,570	4.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 983 349	2.3	12 588 265	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 978 414	17.0	16 907 237	12.3	- International
- Total	4 961 763	10.7	29 495 791	9.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	205 479	-11.3	2 527 791	3.1	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 167 243	9.6	32 023 294	8.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 644 535	9.9	44 383 359	4.3	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	235 977	-11.9	3 077 814	1.0	bles - Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 880 512	9.0	47 461 731	4.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.7	...	66.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	87.1	...	82.1	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	75.1	...	67.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	108 719	1.0	858 034	-1.5	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	159	7.9	3 464	9.8	chandises - Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	108 878	1.0	861 498	-1.5	chandises - Total
Hours Flown	71	1.4	539	3.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	305 859	18.3	2 161 268	0.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on international scheduled routes have risen by 12.3% over the first eight months of 1991. However, this figure has decreased by 7.4% from the same period in 1990.

For further information, please contact R. Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Limitées, AirBC et Time Air.

Le nombre de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux rapporté par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 12,3% au cours des huit premiers mois de 1991. Cependant, ce nombre a baissé de 7,4% par rapport à la même période en 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1992.
(Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1992 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1992	Change June 1992/1991	Year-to-date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,783	7.8	163,994	2.3
2	Vancouver Int'l. BC-CB	27,078	4.8	140,977	0.9
3	Boundary Bay BC-CB	20,155	-15.5	112,576	-5.1
4	St. Hubert QUE-QC	19,830	0.3	91,607	-7.2
5	Victoria Int'l. BC-CB	18,894	12.3	98,568	5.5
6	Montréal/Dorval Int'l QUE-QC	18,162	4.0	97,790	0.4
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,988	-0.2	106,102	0.7
8	Toronto/Buttonville ONT	16,929	-14.8	74,927	-11.3
9	Ottawa Int'l. ONT	15,002	3.0	77,515	-7.4
10	Hamilton City ONT	14,870	4.5	52,705	-12.4
11	Abbotsford BC-CB	14,408	8.2	92,824	1.7
12	Winnipeg MAN	14,003	11.2	71,396	2.2
13	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,287	12.1	61,201	-2.0
14	London ONT	10,922	-3.1	52,277	-2.2
15	Thunder Bay ONT	10,853	30.1	60,177	21.4
16	Toronto Island ONT	10,717	-14.5	47,476	-12.6
17	Halifax Int'l. NS-NE	10,705	9.9	55,487	4.0
18	Springbank ALTA-ALB	9,994	-15.7	60,776	-19.0
19	Sault Ste. Marie ONT	9,870	37.5	44,110	41.5
20	Quebec QUE-QC	9,753	-30.8	54,779	-22.3
21	Sudbury ONT	9,306	-16.2	55,399	-7.1
22	Saskatoon SASK	9,276	27.4	51,564	8.3
23	Pitt Meadows BC-CB	9,080	-14.1	51,892	-4.9
24	Yellowknife NWT-TNO	9,070	87.7	28,730	29.7
25	Waterloo-Guelph ONT	9,051	-6.2	44,495	-2.5
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		354,986	1.3	1,849,344	-1.6
Total - Transport Canada Towers (56)/		510,495	-1.2	2,665,578	-3.1
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In June 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 1.2% from June 1991. Itinerant movements increased by 1.4% to 328,177 while local movements decreased by 5.6% to 182,318 compared to the same month last year.

In the first six months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.1% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 0.7% to 1,704,695 while local movements decreased by 8.0% to 960,883.

The largest percentage increase in June was 87.7% at Yellowknife, NWT-TNO. The largest decrease was 46.1% at Toronto Island, Ont.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de juin 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 1,2% par rapport au mois de juin 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 328,177, soit une augmentation de 1,4%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 5,6% par rapport au mois de juin 1991 pour atteindre 182,318.

Au cours des six premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3,1% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,704,695, soit une diminution de 0,7%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8,0% pour s'établir à 960,883.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Yellowknife, NWT-TNO, soit 87,7%. La plus forte diminution a été enregistrée à Toronto Island, Ont., soit 46,1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. First quarter 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1992 (données provisoires)

Rank 1992	City-Pair		First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	Change First Quarter 1992/1991 Variation Premier trimestre
Rang	Paire de villes				
			No.-Nbre		%
1	Toronto	- New York	142,130	151,040	6.3
2	Toronto	- Tampa/St. Petersburg	61,170	76,860	25.6
3	Toronto	- Los Angeles	48,240	72,830	51.0
4	Montréal	- New York	72,800	66,160	-9.1
5	Toronto	- Miami	57,920	61,650	6.4
6	Toronto	- Chicago	60,820	61,470	1.1
7	Montréal	- Miami	54,680	53,510	-2.1
8	Toronto	- Boston	45,760	46,700	2.1
9	Vancouver	- Los Angeles	45,990	44,910	-2.3
10	Toronto	- San Francisco	33,990	37,530	10.4
11	Vancouver	- Hawaii/Hawai	37,940	35,760	-5.7
12	Calgary	- Los Angeles	31,690	35,710	12.7
13	Vancouver	- San Francisco	33,070	30,320	-8.3
14	Montréal	- Tampa/St. Petersburg	26,000	23,180	-10.8
15	Toronto	- Philadelphia	15,470	21,160	36.8
16	Montréal	- Los Angeles	16,160	19,400	20.0
17	Edmonton	- Los Angeles	16,610	17,760	6.9
18	Toronto	- Dallas/Ft. Worth	17,530	17,740	1.2
19	Montréal	- Boston	21,190	17,630	-16.8
20	Montréal	- Chicago	18,890	17,590	-6.9
21	Toronto	- Detroit	15,280	17,300	13.2
22	Montréal	- Ft. Lauderdale	19,540	16,840	-13.8
23	Toronto	- Atlanta	10,750	16,620	54.6
24	Toronto	- Orlando	7,100	16,120	127.0
25	Toronto	- Cleveland	14,560	15,780	8.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus			925,280	991,570	7.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes			1,887,760	2,031,770	7.6

Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg and Toronto-Los Angeles. These city-pairs recorded increases of 6.3%, 25.6% and 51.0%, respectively from the first quarter 1991.

During the first quarter 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 2.0 million, up 7.6% from the same period last year. This increase signalled the end of a series of consecutive quarterly decreases which began in the first quarter of 1991.

The large increases recorded at some city-pairs such as Toronto-Tampa/St. Petersburg (25.6%) and Toronto-Orlando (127.0%) were partly attributed to the increased scheduled operations by American Airlines for cities in Florida. Another strong increase, observed at Toronto-Los Angeles (51.0%), was a direct result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991.

Effective January 1st, 1992, the regional and local carrier Ontario Express was added as a participant in the Air Passenger Origin and Destination Survey.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Selon les données provisoires du premier trimestre 1992, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg et Toronto-Los Angeles. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 6,3%, 25,6% et 51,0% respectivement par rapport au premier trimestre de 1991.

Au cours du premier trimestre de 1992, le nombre de passagers voyageant sur des services réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 2.0 millions, une hausse de 7,6% par rapport à la même période de l'année précédente. Cette hausse a mis fin à une série de baisses trimestrielles consécutives débutée au premier trimestre 1991.

Les fortes augmentations enregistrées à certaines paires de villes telles que Toronto-Tampa/St. Petersburg (25,6%) et Toronto-Orlando (127,0%) sont en partie attribuables à l'augmentation des services réguliers par American Airlines pour des villes en Floride. Une autre forte hausse observée à Toronto-Los Angeles (51,0%) est le résultat de l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991.

En date du 1er janvier 1992, le transporteur régional et local Ontario Express a été ajouté en tant que participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 4.

Scheduled Transborder Traffic Carried by Canadian and American Carriers - 1988 to 1991

	Passengers		Total	Share	
	Passagers			Portion	
	Canadian Carriers	American Carriers		Canadian Carriers	American Carriers
	Transporteurs canadiens	Transporteurs américains	Total	Transporteurs canadiens	Transporteurs américains
	No.-Nbre '000			%	
1988	3,697	6,843	10,540	35.1	64.9
1989	4,095	6,475	10,570	38.7	61.3
1990	4,214	7,185	11,399	37.0	63.0
1991	3,577	6,920	10,497	34.1	65.9

Table 6 provides transborder traffic carried by major scheduled and regional and local scheduled carriers. These data are not restricted to Canada - U.S. origin/destination traffic but include any itinerary which has a Canada - U.S. leg. As well, these data include traffic from regional and local carriers which do not report on the Revenue Passenger Origin and Destination Survey. Thus, in light of these two factors, the total traffic shown here will be greater than that found in Canada-USA O/D tables. For example, in 1991 the scheduled transborder traffic flow was 26% higher than scheduled Canada-USA O/D traffic.

Canadian carriers' share of this traffic increased from 35.1% in 1988 to 37.0% in 1990. The 38.7% share in 1989 was an anomaly for many reasons, inter alia: the strike at Eastern Airlines which began in March; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express and San Juan Airlines stopped serving Canada in late 1988 or early 1989. However, in 1991 the Canadian carriers share had dropped to 34.1%.

Regional and local scheduled services accounted for about 10% of the scheduled transborder traffic. The regional and local scheduled transborder traffic increased 50.4% between 1988 and 1990 but then declined by 17.3% between 1990 and 1991. In 1991, the Canadian carriers share of this type of service was 52%.

The major scheduled services' traffic was not split so evenly. In 1991, American carriers handled about 2/3 of this traffic. However, they accounted for an even greater proportion of the flights (and seats). As a result, Canadian carriers had a higher average load factor than American carriers. The 1991 average load factor for Canadian carriers was 17 percentage points higher than that of the American carriers.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABEAU 4.

Trafic régulier transfrontalier transporté par les transporteurs canadiens et américains - 1988 à 1991

Le tableau 6 présente le trafic transfrontalier transporté à bord des vols réguliers des lignes principales et des vols des transporteurs régionaux et locaux. Ces données ne sont pas restreintes au trafic ayant le Canada-États-Unis comme origine/destination, mais elles comprennent tout itinéraire qui englobe un segment Canada-États-Unis. En plus, ces données incluent le trafic de transporteurs régionaux et locaux qui ne participent pas à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers payants. Ainsi, considérant ces deux facteurs, le total du trafic représenté ici sera plus élevé que celui inscrit sur des tableaux d'origine et de destination Canada-États-Unis. Par exemple, en 1991 le volume de trafic régulier transfrontalier était 26% supérieur que le trafic d'origine et de destination Canada-États-Unis.

La portion de ce trafic transporté par des compagnies canadiennes est passée de 35,1% en 1988 à 37,0% en 1990. La portion de 38,7% obtenue en 1989 représente une anomalie pour plusieurs raisons, entre autres: la grève à la compagnie Eastern Airlines qui a débuté en mars; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express et San Juan Airlines qui ont cessé de desservir le Canada, soit à la fin de 1988 ou au début de 1989. En 1991, cependant, la portion des transporteurs canadiens a décliné pour s'établir à 34,1%.

Les services réguliers régionaux et locaux représentent 10% du trafic transfrontalier régulier. Le trafic régulier transfrontalier local et régional a augmenté de 50,4% de 1988 à 1990 pour ensuite décliner de 17,3% entre 1990 et 1991. En 1991, la portion des transporteurs canadiens pour ce genre de service était de 52%.

Le trafic régulier sur les lignes principales n'a pas été divisé si équitablement, les transporteurs américains fournissant les deux tiers en 1991. Par contre, ils ont aussi eu une plus grande proportion des vols (et des sièges), de sorte que le coefficient de remplissage des transporteurs canadiens est supérieur à celui de leurs homologues américains, et ce par une marge de 17%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

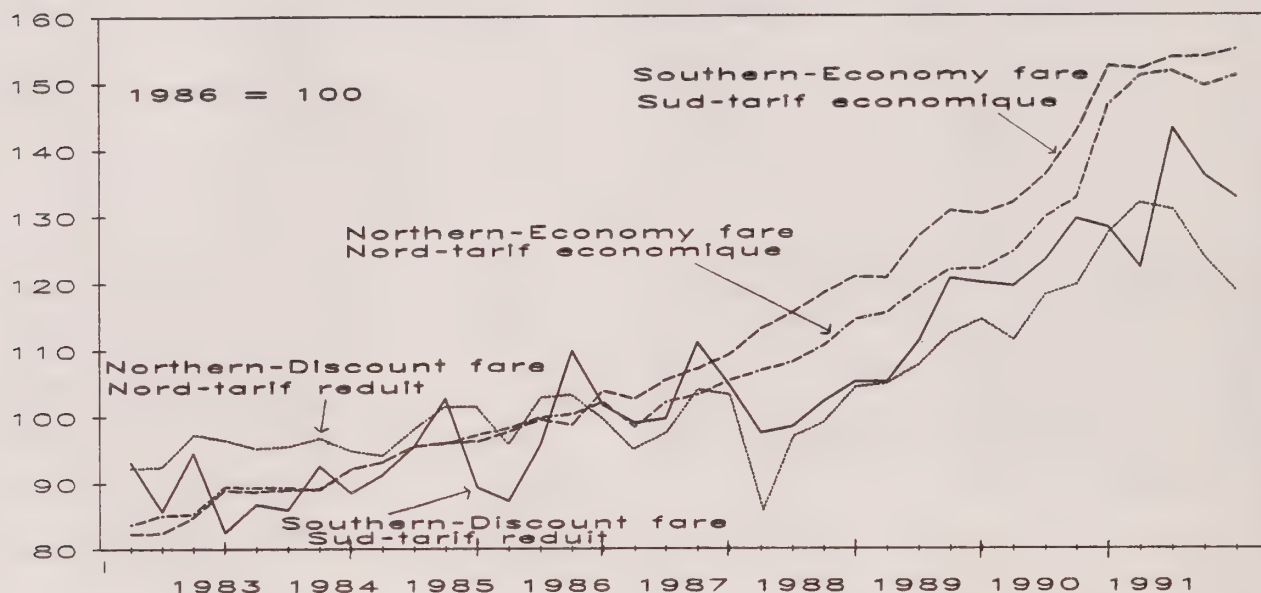
An Overview of the Domestic and International Air Fare Indexes¹, 1983-1991

This analysis presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on the domestic routes in the southern and northern sectors, as well as in the domestic and international sectors for the period 1983-1991.

Figure 1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group, 1983-1991

Index - Indice



Southern and Northern Sectors²

The data presented in Figure 1 show that most of the impact of regulatory reform on domestic fares took place in the year 1988. In that year the air fare indexes for discounted fares in both the northern and southern sectors dropped well below the levels of the full economy fares.

Since 1988, all fare categories have been moving in parallel, rising at about the same rate. The economy fare index³ in the southern sector increased by 29.8% from the third quarter 1988 to the same quarter in 1991. The economy fare index³ in the northern sector rose by 35.1% over the same period. Also during this period, the discount fare index in the northern sector increased by 24.9% while the discount fare index in the southern sector rose by 32.9%.

As shown in this figure, the economy fare indexes for both sectors have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare indexes have shown a trend with much more variation, due largely to the mixed composition of this fare type group.

Un aperçu général des indices des tarifs aériens¹ intérieur et internationaux, 1983-1991

L'analyse qui suit présente un tableau d'ensemble de tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures dans les secteurs sud et nord, ainsi que dans les secteurs intérieur et international pour la période 1983-1991.

Figure 1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud selon le groupe tarifaire, 1983-1991

Secteurs sud et nord²

Les données présentées à la figure 1 montrent que l'effet de la réforme de la réglementation sur les tarifs intérieurs s'est fait davantage sentir au cours de l'année 1988. Au cours de cette année-là, les indices des tarifs aériens pour les tarifs réduits dans les secteurs nord et sud ont chuté bien en deça des niveaux des tarifs économiques.

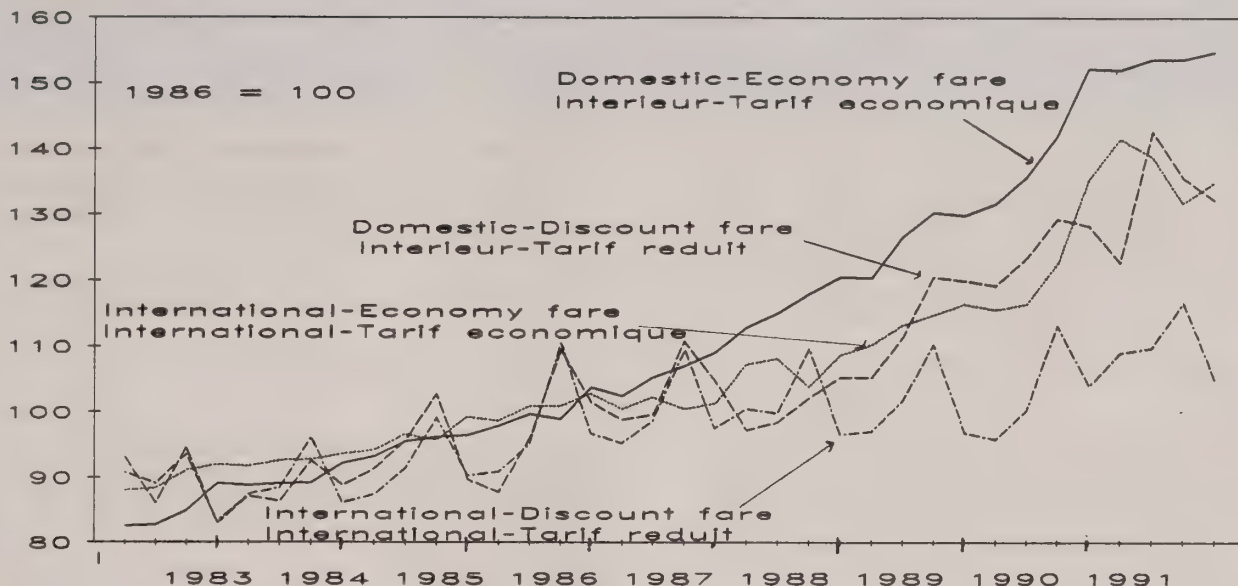
Depuis 1988, toutes les catégories de tarifs ont convergé dans la même direction, en augmentant à peu près au même taux. L'indice des tarifs économiques³ dans le secteur sud a augmenté de 29,8% du troisième trimestre de 1988 au même trimestre de 1991. L'indice des tarifs économiques³ dans le secteur nord a augmenté de 35,1% pendant la même période. Également au cours de cette période, l'indice des tarifs réduits a augmenté de 24,9% dans le secteur nord alors qu'il a augmenté de 32,9% dans le secteur sud.

Tel qu'il est montré dans cette figure, les indices des tarifs économiques pour les deux secteurs ont suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que les indices des tarifs réduits ont suivi une tendance plus variée due en grande partie à la composition mixte de ce groupe tarifaire.

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group, 1983-1991

Index - Indice



Domestic and International Sectors

Figure 2 shows the air fare index trends for the domestic and international sectors since 1983. As shown by this figure, the margin between domestic and international fares has increased sharply since 1988. The domestic sector economy-fare index increased by 30.3% from the third quarter of 1988 to the third quarter of 1991. In this same period of time the international sector economy-fare index rose by only 26.9%.

A stronger contrast is shown in the discount fares indexes. While the domestic discount fare index rose by 32.7% between the third quarter of 1988 and the same quarter of 1991, the international discount fare index rose by only 6.4% over this same period of time.

Notes

1. The methodology for the calculation of air indexes may be found in the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue no. 51-002) or may be obtained upon request from the Aviation Statistics Centre.
2. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone.
3. Includes business class fares.

Additional information on fare basis statistics is included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6176).

Figure 2

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire, 1983-1991

Secteurs intérieur et international

La figure 2 montre les tendances des indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international depuis 1983. Tel qu'il est montré dans cette figure, l'écart entre les tarifs intérieurs et internationaux s'est fortement accru depuis 1988. L'indice des tarifs économiques du secteur intérieur a augmenté de 30,3% du troisième trimestre de 1988 au troisième trimestre de 1991. Au cours de cette période, l'indice des tarifs économiques du secteur international a augmenté de seulement 26,9%.

On observe un écart encore plus important pour les indices des tarifs réduits. Pendant que l'indice des tarifs réduits du secteur intérieur a augmenté de 32,7% du troisième trimestre de 1988 au troisième trimestre de 1991, l'indice des tarifs réduits du secteur international a augmenté de seulement 6,4% au cours de cette même période.

Notes

1. La méthode pour le calcul des indices des tarifs aériens peut être trouvée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue) ou peut être obtenue sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation.
2. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "réglementée" ainsi que ceux entre la zone "réglementée" et la zone "libéralisée". Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la zone "libéralisée".
3. Comprend la classe affaires.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire sont inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec B. Snider (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 24, No. 12

Vol. 24, N° 12

HIGHLIGHTS

- o As of September, 1992, the year-to-date operating loss reported by major Canadian air carriers, had decreased by 17%, over the same period of 1991. However, this is largely due to an improved performance in the first quarter.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Total passengers enplaned and deplaned during the second quarter of 1992 increased by 6% over the same period of the previous year.
- o Preliminary second quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 3% from the same quarter of the previous year.
- o Preliminary second quarter 1992 data indicated that the top three domestic city-pairs were, as usual: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. These city-pairs reported increases of 3%, 4% and 14% respectively, from the second quarter 1991.
- o Preliminary second quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 4% compared to the corresponding 1991 figure. All of the main charter regions contributed to this increase.
- o The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness (C of A) and the total number of hours flown, showed a slight decrease in 1990 over 1989 and over 1988.

Recent Release

Air Carrier Traffic at Canadian Airports, January-March 1992 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1992.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Jusqu'à septembre 1992, les pertes d'exploitation cumulatives rapportées par les principaux transporteurs aériens canadiens ont diminué de 17% par rapport à la même période de 1991. Néanmoins, cette amélioration est le résultat d'une bonne performance au premier trimestre
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 6% au cours du deuxième trimestre de 1992 comparé à la même période de l'année précédente.
- o Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 3% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1992, les trois premières paires de villes intérieures furent, comme d'habitude: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 3%, 4% et 14% respectivement par rapport au deuxième trimestre de 1991.
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 4% comparé à la même période en 1991. Toutes les principales régions d'affrètement ont contribué à cette hausse.
- o Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat de navigabilité valide et le nombre d'heures de vols ont démontré une légère diminution en 1990 par rapport à 1989 et par rapport à 1988.

Mise en circulation récente

Opérations des transporteurs aériens canadiens, janvier-mars 1992 (Catalogue N° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1992.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
September 1992, (Preliminary Data)

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, Septembre 1992
(données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	September	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Septembre	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,172	-5.9	10,203	0.9	- Intérieur
- International	560	6.7	4,969	8.3	- International
- Total	1,732	-2.2	15,172	3.2	- Total
Passengers - Charter	68	-13.9	1,198	6.0	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,800	-2.7	16,370	3.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 636 108	-5.5	14 224 373	3.9	Réguliers - Intérieur
- International	2 300 396	8.0	19 207 634	11.8	- International
- Total	3 936 504	1.9	33 432 007	8.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	153,323	-8.0	2 681 114	2.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 089 827	1.5	36 113 122	7.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 887 363	8.7	50 270 722	4.8	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	188 937	-12.5	3 266 751	0.1	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 076 300	7.9	53 537 474	4.5	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	66.9	...	66.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.2	...	82.1	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.3	...	67.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	114 385	5.8	972 420	-0.7	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	150	194.3	3 614	12.7	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	114 536	5.9	976 035	-0.6	Total
Hours Flown	66	0.0	604	3.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	272 176	-0.5	2 433 444	0.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

After three quarters of 1992, passengers carried and passenger-kilometres flown on scheduled services, have increased in both the domestic and international markets, when compared to 1991.

However, passenger-kilometres reported by major Canadian air carriers are still well below 1990 levels in both sectors. In 1990, only Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. were included. (Please see Figure 1.1 on page 4).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Après trois premiers trimestres de 1992, le nombre de passagers embarqués et passagers-kilomètres parcourus sur les services réguliers a augmenté par rapport à 1991 pour les marchés intérieur et international.

Cependant, le niveau des passagers-kilomètres rapporté par les principaux transporteurs aériens canadiens reste encore plus bas que les niveaux de 1990 pour les deux secteurs. En 1990, seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée étaient inclus. (Voir figure 1.1 sur page 4).

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines,
Level I, July, August, September 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances ⁽¹⁾ des principaux
transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet, août,
septembre 1992 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
July					
Operating Revenue - Scheduled Services	517,199	6.8	2,935,185	-0.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	12,521	-4.3	135,128	0.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	559,387	7.7	3,275,599	2.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	543,804	9.3	3,472,351	1.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,164	2.1	176,062	0.9	Total des intérêts versés
August					
Operating Revenue - Scheduled Services	544,739	3.8	3,479,924	-0.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	11,948	-15.0	147,076	-1.3	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	582,838	6.3	3,858,437	3.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	536,703	6.2	4,009,054	2.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,303	8.4	204,365	1.9	Total des intérêts versés
September					
Operating Revenue - Scheduled Services	484,397	4.4	3,964,321	0.4	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	9,037	-18.8	156,113	-2.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	522,296	5.5	4,380,733	3.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	497,468	5.7	4,506,522	2.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,773	12.8	232,138	3.1	Total des intérêts versés

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedure of the participating carriers effective January 1989.

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

As of September, 1992, the year-to-date operating loss reported by major Canadian air carriers, had decreased by 7.2%, over the same period of 1991. However, this is largely due to an improved performance in the first quarter. Please see figure 2.1 on page 4).

Jusqu'à septembre 1992, les pertes d'exploitation cumulatives rapportées par les principaux transporteurs aériens canadiens ont diminué de 7,2% par rapport à la même période de 1991. Néanmoins, cette amélioration est le résultat d'une bonne performance au premier trimestre (voir figure 2.1 sur page 4).

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Comparison of Domestic and
International Scheduled Passengers
September 1991 to September 1992
Thousands

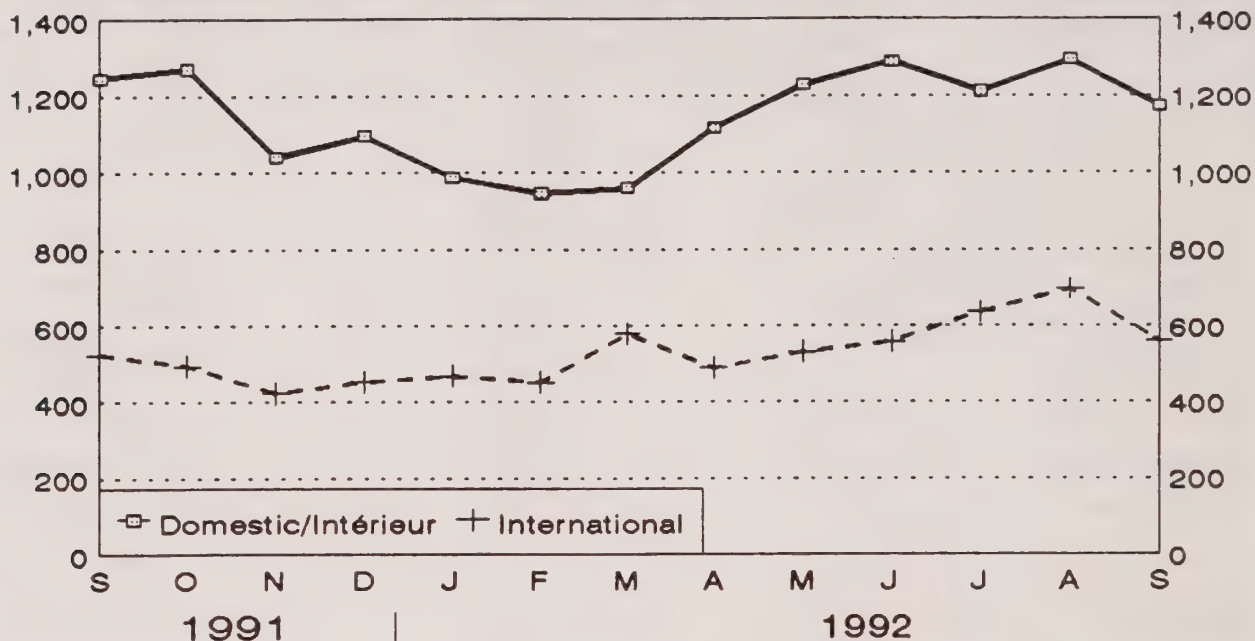


Figure 1.1

Comparaison des passagers intérieurs
et internationaux réguliers
septembre 1991 à septembre 1992
Milliers

Figure 2.1

Comparison of Operating Income from
January 1991 to September 1992
Millions

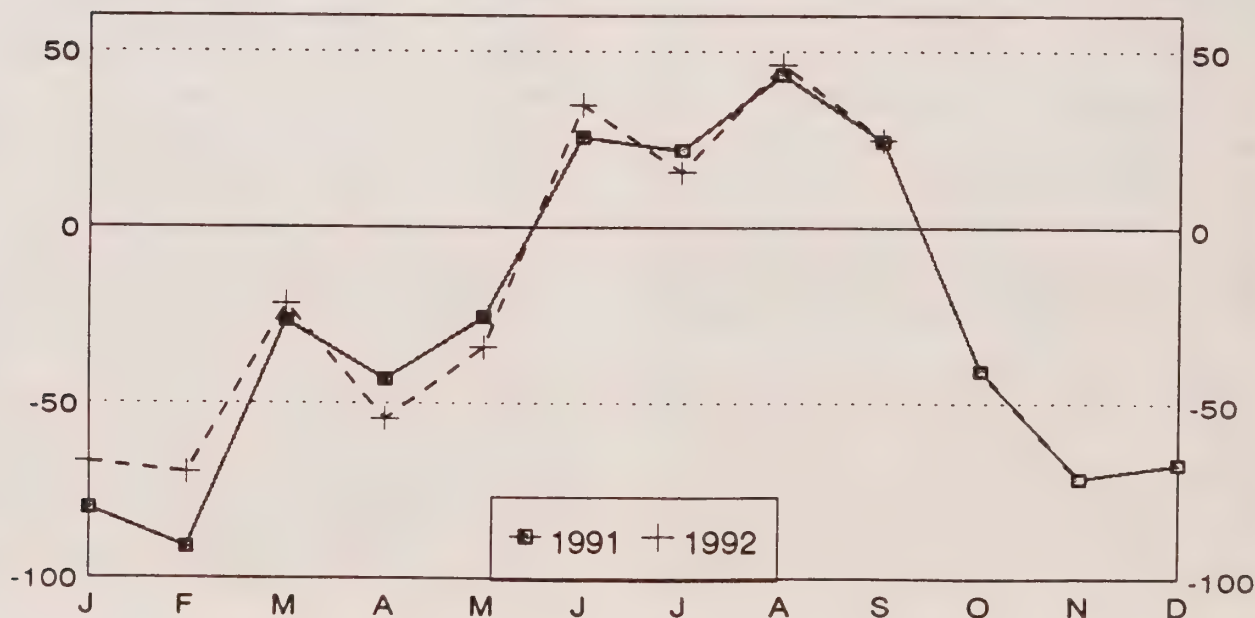


Figure 2.1

Comparaison des revenu d'exploitation de
janvier 1991 à septembre 1992
Millions

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, July 1992
(Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1992
Rank	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	29,054
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,513
3	Boundary Bay BC-CB	22,512
4	Victoria Int'l. BC-CB	21,395
5	St. Honoré QUE-QC	19,789
6	St. Hubert QUE-QC	18,296
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,056
8	Montréal/Dorval QUE-QC	17,188
9	Québec QUE-QC	16,528
10	Abbotsford BC-CB	16,426
11	Ottawa Int'l. ONT	14,711
12	Toronto/Buttonville ONT	13,808
13	Winnipeg MAN	12,472
14	St. Andrews MAN	12,283
15	Springbank ALTA-ALB	11,731
16	Oshawa ONT	11,534
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,434
18	Toronto Island ONT	11,383
19	London ONT	10,756
20	Halifax Int'l. NS-NE	10,656
21	Pitt Meadows BC-CB	9,478
22	Villeneuve ALTA-ALB	9,391
23	Thunder Bay ONT	8,907
24	Saskatoon SASK	8,898
25	Windsor ONT	8,891

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juillet 1992 (données provisoires)

Change July 1992/1991	Year-to-date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
Variation Juillet	Cumulatif	Variation cumulative
%	%	%
2.9	193,048	2.4
1.4	169,490	0.9
-12.7	135,088	-7.9
1.8	119,963	3.7
7.2	52,383	0.7
-16.5	109,903	-10.0
2.2	124,158	0.6
-3.2	114,978	-0.1
8.3	71,307	-16.7
15.9	109,250	4.5
4.5	92,226	-7.4
-14.7	88,735	-11.9
0.4	83,868	2.3
-9.7	55,492	-24.9
-5.9	72,507	-15.7
44.4	48,893	-0.4
-6.5	72,635	-2.7
-16.1	58,859	-13.3
-2.3	63,033	-3.8
-4.8	66,143	1.6
-28.4	61,370	-10.9
-8.4	50,340	-12.0
11.2	69,084	36.2
7.9	60,462	6.7
-0.7	43,668	-2.8

Total - Above airports/Aéroports ci-dessus	374,090	-2.0	2,186,883	-3.4
Total - Transport Canada Towers (56)/				
Total - Tours de Transports Canada (56)	538,425	-3.1	3,204,003	-3.0

In July 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 3.1% from July 1991. Itinerant movements increased marginally to 346,576 while local movements decreased by 8.7% to 191,849 compared to the same month last year.

In the first seven months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.0% over the same period last year. Itinerant and local movements decreased slightly to 2,067,507 and 5.4% to 1,234,672, respectively.

The largest percentage increase in July was 44.4% at Oshawa, Ont. The largest decrease was 45.5% at Lethbridge, Alberta.

In the November 1992 Service Bulletin, Vol. 24, No. 11, we incorrectly reported that the largest decrease in total movements, occurred at Toronto Island, Ont. The largest decrease was recorded at Langley, BC where movements fell by 1.3%.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de juillet 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 3,1% par rapport au mois de juillet 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 346,576, soit une augmentation marginale par rapport au mois de juillet 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 8,7% pour atteindre 191,849.

Au cours des sept premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3,0% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,067,507, soit une augmentation alors que le nombre de mouvements locaux s'est accrue de 5,4% pour s'établir à 1,234,672.

En juillet, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Oshawa, Ont., soit 44,4%. La plus forte diminution a été enregistrée à Lethbridge, Alberta, soit 45,5%.

L'édition de novembre 1992, au bulletin de service Vol. 24, n° 11, nous avons rapporté incorrectement que la plus forte diminution du nombre total de mouvements était attribuée à Toronto Island, Ont. La diminution la plus importante a plutôt été enregistrée à Langley, CB où les mouvements ont chuté de 1,3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.1.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter
1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 4.1.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service - Deuxième
trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation deuxième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	4,027,225	298,240	590,006	4,915,471	6.3
2	Vancouver International BC-CB	1,806,253	470,344	104,874	2,381,471	8.7
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	1,091,168	281,278	55,197	1,427,643	1.0
4	Calgary International ALTA-ALB	915,831	259,133	40,533	1,215,497	10.7
5	Ottawa International, ONT	519,608	127,452	16,029	663,089	6.1
6	Halifax International NS-NÉ	361,909	233,274	17,359	612,542	5.4
7	Winnipeg International MAN	428,077	99,538	29,286	556,901	9.1
8	Montréal/Mirabel QUE-QC	357,396	6,481	172,911	536,788	7.0
9	Edmonton International ALTA-ALB	415,768	11,630	27,534	454,932	5.0
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	102,030	130,351	2	232,383	0.3
11	Victoria International BC-CB	26,505	161,833	2,319	190,657	14.8
12	St. John's Nfld-TM	100,886	67,112	3,587	171,585	6.1
13	Québec QUE-QC	30,304	110,072	30,479	170,855	1.4
14	Regina SASK	74,022	78,458	1,525	154,005	12.7
15	Saskatoon SASK	66,185	81,587	2,133	149,905	7.2
16	Thunder Bay ONT	80,665	51,265	10	131,940	-0.1
17	Kelowna BC-CB	-	69,378	955	70,333	1.0
18	London ONT	-	66,208	802	67,010	17.2
19	Moncton NB	18,517	41,094	733	60,344	8.2
20	Prince George BC-CB	36,799	22,343	153	59,295	1.6
21	Fredericton NB	19,800	37,501	6	57,307	15.6
22	Sudbury ONT	-	56,520	-	56,520	-4.6
23	Saint John NB	17,079	37,544	-	54,623	4.6
24	Charlottetown PEI-IPÉ	6,773	47,366	-	54,139	25.5
25	Yellowknife NWT-TNO	19,676	28,805	200	48,681	-6.2
26	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	45,193	-	45,193	-7.0
27	Toronto Island ONT	-	41,922	-	41,922	24.8
28	Sault Ste Marie ONT	-	40,572	-	40,572	-4.4
29	Windsor ONT	2	40,244	25	40,271	3.8
30	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	38,750	-	38,750	-9.1
31	Timmins ONT	-	38,395	-	38,395	-8.9
32	Deer Lake Nfld-TM	4,664	32,712	-	37,376	5.8
33	Sydney NS-NÉ	-	35,406	101	35,507	4.8
34	Sept-Îles QUE-QC	-	33,117	-	33,117	-5.3
35	Whitehorse YT-TY	28,749	1,647	-	30,396	17.3
36	Prince Rupert BC-CB	15,879	13,305	-	29,184	4.6
37	Kamloops BC-CB	-	26,615	472	27,087	0.8
38	Gander International Nfld-TM	8	25,457	427	25,892	7.7
39	Nanaimo BC-CB	-	25,539	-	25,539	-1.4
40	Thompson MAN	11,102	12,157	-	23,259	-0.3
41	Castlegar BC-CB	-	22,612	-	22,612	19.4
42	Goose Bay Nfld-TM	7,162	14,118	1,270	22,550	0.1
43	Terrace BC-CB	14,400	7,970	-	22,370	-10.5
44	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	22,259	-	22,259	-6.9
45	Val D'Or QUE-QC	3,349	18,838	-	22,187	-10.5
46	Cranbrook BC-CB	-	21,944	-	21,944	9.6
47	Lethbridge ALTA-ALB	-	21,846	-	21,846	-0.8
48	Rouyn QUE-QC	-	20,881	898	21,779	-3.3
49	Grande Prairie ALTA-ALB	-	21,564	-	21,564	-4.7
50	North Bay ONT	-	20,440	-	20,440	-11.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		10,607,791	3,518,310	1,099,826	15,225,927	6.1
Total Canada		10,675,933	4,134,196	1,105,170	15,915,299	5.5

BLE 4.2.

TABEAU 4.2.

Planned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - Second Quarters 1991 and 1992 (Preliminary data)

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Deuxièmes trimestres 1991 et 1992 (données provisoires)

Sector/ Type of Service	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Change Second Quarter 1992/1991 Variation deuxième trimestre %	Secteur/ Genre de service
Domestic	10,377,609	10,851,920	4.6	Intérieur
Transborder	3,004,284	3,166,156	5.4	Transfrontalier
Other International	1,698,014	1,897,131	11.7	Autre international
Major Scheduled Services	10,008,955	10,675,933	6.7	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	3,983,266	4,134,196	3.8	et locaux
Major Charter Services	1,087,686	1,105,170	1.6	Principaux services d'affrètement

Preliminary second quarter 1992 data showed a 5.5% increase in enplaned and deplaned passengers over the same quarter of the previous same year. This followed the modest 1% increase which occurred during the first quarter of the year. These were the first increases since the third quarter of 1990. However, the passenger level (15.9 million) was still over a million below the second quarter 1990 level.

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1992 révèlent une augmentation de 5,5% du nombre total des passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Cette hausse succède à la faible augmentation de 1,1% enregistrée au trimestre précédent. Ces hausses étaient les premières à se produire depuis le troisième trimestre de 1990. Cependant, le nombre de passagers (15.9 millions) est demeuré à un million au-dessous du niveau atteint au deuxième trimestre de 1990.

Table 4.2 shows that passenger levels increased on all segments. Domestic and transborder traffic increased by 4.6% and 5.4% respectively. However, as has been the trend recently, other international traffic had the largest increase. It increased by 11.8% (200,000 passengers).

Le tableau 4.2 montre que le nombre de passagers s'est accru dans tous les secteurs. Le trafic intérieur et transfrontalier a augmenté de 4,6% et 5,4% respectivement. Toutefois, tel qu'a été la tendance récemment, le trafic autre international a subi la plus forte croissance, soit de 11,8% (200,000 passagers).

Furthermore, Table 4.2 shows that all three types of services had increases in traffic volume. Major scheduled services had the largest increase at 6.7%. Other international sector traffic accounted for 28.4% of this increase although this sector is only represented 13.0% of the major scheduled services traffic. Major charter services had the smallest increase at 1.6%. This was due to an 8.8% decline in domestic segment volume. The transborder market had the largest increase (7.1%) for the major charter services.

De plus, le tableau 4.2 indique des hausses du volume de trafic dans les trois genres de services. Les principaux services réguliers ont enregistré la plus forte augmentation, soit de 6,7%. Le secteur autre international a compté pour 28,4% de cette hausse même si ce secteur ne représentait que 13,0% des principaux services réguliers. Les principaux services d'affrètement ont atteint la plus faible augmentation avec 1,6%. Ceci est attribuable à la baisse de 8,8% dans le volume de trafic intérieur. Le marché transfrontalier a signalé la plus importante hausse (7,1%) sur les principaux services d'affrètement.

All of the top ten airports and 33 of the top 50 airports had increases in traffic volume. The two busiest airports, Lester B. Pearson and Vancouver International, had strong growth with 6.3% and 8.7% increases, respectively. Of the major airports, Montréal/Dorval had the smallest increase (1.0%). Here, regional and local traffic declined by 10,000 passengers while major scheduled and major charter traffic increased by 11,000 and 14,000, respectively.

Chacun des dix principaux aéroports ainsi que 33 des 50 principaux aéroports ont rapporté des augmentations dans le volume de trafic. Les deux aéroports les plus achalandés soit les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Vancouver ont déclaré d'importants taux de croissance, soit 6,3% et 8,7% respectivement. Parmi les principaux aéroports, Montréal/Dorval a enregistré la plus faible augmentation (1,0%). À cet aéroport, le volume de trafic régional et local a baissé de 10,000 passagers, tandis que le trafic sur les principaux services réguliers et principaux services d'affrètement a augmenté de 11,000 et 14,000 passagers respectivement.

On a provincial/territorial basis only the Yukon had a decline in enplaned/deplaned passengers (-9.0%). Of the remainder, all had increases greater than five percent except Québec which had an increase of just over two percent. This low growth in Québec was due to its domestic volume which showed almost no growth from the previous year.

Au niveau provincial et territorial, seulement le Yukon a déclaré une diminution de passagers embarqués et débarqués (-9,0%). Pour le reste, tous ont rapporté des hausses de plus de cinq pourcent, à l'exception du Québec où la hausse a faiblement surpassé le deux pourcent. Cette faible croissance au Québec est attribuable au fait qu'il n'y a eu aucune croissance dans le volume de trafic intérieur par rapport à l'année précédente.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-533-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1992 Rang	Airports Aéroports	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Change 1992/1991 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	75 829	73 078	-3.6
2	Vancouver International BC-CB	30 399	33 315	9.6
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	21 405	20 146	-5.9
4	Calgary International ALTA-ALB	10 269	9 990	-2.7
5	Winnipeg International MAN	6 482	6 993	7.9
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	7 103	6 555	-7.7
7	Halifax International NS-NE	6 962	6 068	-12.8
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 009	4 924	-18.1
9	Ottawa International ONT	1 709	1 598	-6.5
10	St John's NLFD-TN	1 467	1 393	-5.0
11	Moncton NB	1 680	1 228	-26.9
12	Goose Bay NFLD-TN	893	789	-11.6
13	Yellowknife NWT-TNO	516	503	-2.5
14	Iqaluit NWT-TNO	501	488	-2.6
15	Regina SASK	487	286	-41.3
16	Kuujuaq QUE-QC	366	272	-25.7
17	Resolute Bay NWT-TNO	280	224	-20.0
18	Norman Wells NWT-TNO	229	223	-2.6
19	Whitehorse YK	219	211	-3.7
20	Prince Rupert BC-CB	223	204	-8.5
21	Saskatoon SASK	253	197	-22.1
22	Nanisivik NWT-TNO	306	188	-38.6
23	Thunder Bay ONT	199	181	-9.0
24	Edmonton Municipal ALTA-ALB	179	175	-2.2
25	Québec QUE-QC	106	140	32.1
26	Inuvik NWT-TNO	178	136	-23.6
27	Kuujuaqapik QUE-QC	121	129	6.6
28	Gander International NFLD-TN	10	129	1190.0
29	Cambridge Bay NWT-TNO	58	112	93.1
30	Wabush NFLD-TN	126	99	-21.4
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		174 564	169 974	-2.6
Total Canada		175 549	170 715	-2.8

Preliminary second quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 2.8% from the same quarter of the previous year.

Only 5 of the top 30 airports had an increase in cargo volume and three of these gains were at low volume airports. However, two major airports did have appreciable gains over the comparison period. Vancouver International had strong gains on the transborder (23.0%) and other international (18.6%) sectors while domestic volume increased marginally. Winnipeg International had a 6.1% increase on the domestic sector and a 33.8% increase in transborder cargo volume. Pure cargo flights accounted for almost all of the increased activity at this airport.

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease, handling 2 751 fewer tonnes (-3.6%). At this airport, domestic and transborder segment cargo declined by 6.9% and 2.1% respectively, while other international cargo was invariant.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Deuxième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank 1992 Rang	Airports Aéroports	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Change 1992/1991 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	75 829	73 078	-3.6
2	Vancouver International BC-CB	30 399	33 315	9.6
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	21 405	20 146	-5.9
4	Calgary International ALTA-ALB	10 269	9 990	-2.7
5	Winnipeg International MAN	6 482	6 993	7.9
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	7 103	6 555	-7.7
7	Halifax International NS-NE	6 962	6 068	-12.8
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 009	4 924	-18.1
9	Ottawa International ONT	1 709	1 598	-6.5
10	St John's NLFD-TN	1 467	1 393	-5.0
11	Moncton NB	1 680	1 228	-26.9
12	Goose Bay NFLD-TN	893	789	-11.6
13	Yellowknife NWT-TNO	516	503	-2.5
14	Iqaluit NWT-TNO	501	488	-2.6
15	Regina SASK	487	286	-41.3
16	Kuujuaq QUE-QC	366	272	-25.7
17	Resolute Bay NWT-TNO	280	224	-20.0
18	Norman Wells NWT-TNO	229	223	-2.6
19	Whitehorse YK	219	211	-3.7
20	Prince Rupert BC-CB	223	204	-8.5
21	Saskatoon SASK	253	197	-22.1
22	Nanisivik NWT-TNO	306	188	-38.6
23	Thunder Bay ONT	199	181	-9.0
24	Edmonton Municipal ALTA-ALB	179	175	-2.2
25	Québec QUE-QC	106	140	32.1
26	Inuvik NWT-TNO	178	136	-23.6
27	Kuujuaqapik QUE-QC	121	129	6.6
28	Gander International NFLD-TN	10	129	1190.0
29	Cambridge Bay NWT-TNO	58	112	93.1
30	Wabush NFLD-TN	126	99	-21.4
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		174 564	169 974	-2.6
Total Canada		175 549	170 715	-2.8

Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 2,8% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 5 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises et trois de celles-ci ont été enregistrées à des aéroports où le volume des marchandises est habituellement bas. Cependant, deux aéroports ont enregistré des gains appréciables au cours de la période de référence. L'aéroport international de Vancouver a connu de fortes hausses dans ses secteurs transfrontalier (23,0%) et autre international (18,6%), tandis que le secteur intérieur a augmenté de façon marginale à l'aéroport international de Winnipeg, le volume des marchandises a augmenté de 6,1% dans le secteur intérieur et 33,8% dans le secteur transfrontalier. Les vols uniquement à marchandises représentent presque la totalité de la croissance à cet aéroport.

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 2 751 tonnes de moins (-3,6%). Pour cet aéroport, le volume des marchandises dans les secteurs intérieur et transfrontalier ont baissé de 6,9% et 2,1% respectivement, alors que le volume des marchandises dans le secteur autre international est invariant.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Second Quarter 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 6.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Deuxième
trimestre 1992 (données provisoires)

City-Pair	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Jan-June 1991 Jan-juin	Jan-June 1992 Jan-juin	Change Jan-June 1992/1991 Variation Jan-juin
Paire de villes					
No.-Nbre					%
Montréal - Toronto	288,430	297,670	589,680	571,420	-3.1
Ottawa - Toronto	175,760	183,560	356,000	350,920	-1.4
Toronto - Vancouver	156,070	177,600	269,250	300,450	11.6
Calgary - Vancouver	96,030	104,760	177,400	191,890	8.2
Calgary - Toronto	92,410	95,230	164,110	165,500	0.8
Toronto - Winnipeg	79,430	84,480	139,870	140,590	0.5
Edmonton - Vancouver	71,720	83,330	135,000	141,380	4.7
Halifax - Toronto	73,780	76,120	129,200	129,420	0.2
Calgary - Edmonton	68,800	65,010	137,730	126,290	-8.3
Edmonton - Toronto	61,060	64,610	105,550	107,690	2.0
Montréal - Vancouver	41,760	52,620	76,140	89,350	17.3
Thunder Bay - Toronto	47,470	49,770	86,820	92,400	6.4
Ottawa - Vancouver	35,340	44,390	63,010	72,130	14.5
Vancouver - Winnipeg	37,430	43,370	66,420	75,120	13.1
Vancouver - Victoria	32,170	38,890	58,000	68,510	18.1
Calgary - Winnipeg	28,090	32,940	55,010	57,930	5.3
St. John's - Toronto	30,670	32,600	52,110	50,830	-2.5
Halifax - Montréal	29,640	30,970	56,870	54,860	-3.5
Halifax - Ottawa	32,460	30,870	56,600	51,440	-9.1
Prince George - Vancouver	27,640	29,140	52,600	54,760	4.1
Ottawa - Winnipeg	26,100	28,930	45,100	47,200	4.7
Calgary - Montréal	25,630	26,820	44,650	43,650	-2.2
Halifax - St. John's	26,360	26,790	47,490	45,900	-3.3
Regina - Toronto	20,050	25,700	35,710	42,830	19.9
Calgary - Ottawa	23,750	24,650	40,310	40,030	-0.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	1,628,050	1,750,820	3,040,630	3,112,490	2.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes	2,910,630	3,206,780	5,397,430	5,661,310	4.9

Preliminary second quarter 1992 data indicated that the top three domestic city-pairs were, as usual: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. These city-pairs reported increases of 3.2%, 4.4% and 13.8% respectively, from the second quarter 1991.

During the second quarter 1992, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3.2 million, up 10.2% from the second quarter 1991. This represented the first increase since the second quarter 1990. On a cumulative basis, January to June 1992, the increase was 4.9%, to reach 5.7 million passengers.

During the first six months of 1992, nine city-pairs of the top 25 reported decreases varying from 0.7% for Calgary-Toronto to 9.1% for Halifax-Ottawa compared to the same period of 1991. The greatest increase (19.9%) was recorded for Regina-Toronto. Other relatively strong increases were reported by city-pairs involving Vancouver.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1992, les trois premières paires de villes intérieures furent, comme d'habitude: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 3,2%, 4,4% et 13,8% respectivement par rapport au deuxième trimestre de 1991.

Au cours du deuxième trimestre de 1992, le nombre total des passagers voyageant sur vols réguliers intérieurs s'est chiffré à 3.2 millions, une hausse de 10,2% par rapport au deuxième trimestre de 1991. Ceci représente la première hausse depuis celle enregistrée au deuxième trimestre de 1990. Sur une base cumulative, janvier à juin 1992, la hausse était de 4,9%, pour atteindre 5.7 millions de passagers.

Au cours des six premiers mois de 1992, neuf paires de villes parmi les 25 premières ont rapporté des baisses de trafic allant de 0,7% pour Calgary-Toronto à 9,1% pour Halifax-Ottawa par rapport à la même période de 1991. La plus forte augmentation (19,9%) a été rapportée par Regina-Toronto. D'autres hausses relativement élevées ont été enregistrées par des paires de villes impliquant Vancouver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 7.

International Charter Passengers by Region, Second Quarters
1990 to 1992 (Preliminary Data for 1992)

Region	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Africa	1,038	82	382	-92.1	365.9	Afrique
Asia	201	114	-	-43.3	-100.0	Asie
Europe	320,494	271,994	275,755	-15.1	1.4	Europe
Southern	226,717	232,568	233,239	2.6	0.3	Sud
United States	458,260	381,710	408,610	-16.7	7.0	États-Unis
Total	1,006,710	886,468	917,986	-11.9	3.6	Total

Preliminary second quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 3.6% compared to the corresponding 1991 figure. All of the main charter regions contributed to this increase.

The United States, with 408,610 charter passengers, was the most popular charter region. It was also the region that reported the largest passenger increase compared to the second quarter of 1991. Florida was this region's top market for Canadians representing 64.6% of the United States charter market. It reported an 11.2% increase over second quarter 1991, for a total of 263,947 passengers. Canada 3000 Airlines made the largest passenger gain in the Florida market. Comparing second quarter 1991 and 1992, it accommodated 23,545 more passengers to total 72,920 in the second quarter of 1992. Canadian Airlines International was the top ranking air carrier in this market, serving 83,508 passengers to/from Florida, down 5,063 passengers from the same quarter a year earlier. Intair carried approximately 10% of the Florida market in second quarter 1991 but it suspended operations in the fourth quarter of 1991. On the other hand, Royal Airlines began service at the end of April 1992 and carried 8,663 passengers to and from Florida in the second quarter.

The South was the only main region to post an increase in passengers in last year's second quarter. This increase in passengers continued in the second quarter of 1992 but the increase was slight. The South's major charter market, Mexico, went down by 14.1% to 70,904 passengers, comparing the second quarters of 1991 and 1992. This decrease was most notably due to Canada 3000 Airlines and Nationair conducting fewer operations to and from Mexico. Conversely, the South's second ranked market for Canadians, the Dominican Republic, went up by 20.8% to 57,587 passengers. This increase was mainly because of increased operations by Air Transat. Finally, third ranked Cuba increased less than 1% to 31,197 passengers.

Europe exhibited some improvement over second quarter 1991 with an increase of 1.4%. The United Kingdom reported a 2.2% increase to 92,190 passengers while France reported a 5.8% decrease to 83,599, comparing second quarters 1991 and 1992. Some smaller European charter markets made noteworthy gains in the second quarter of 1992: the Azores, up 50.1% to 12,113 passengers, Ireland, up 32.1% to 11,069 passengers, Poland, up 25.8% to 12,084 passengers and Portugal, up 16.4% to 9,764 passengers.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 7.

Passagers des vols nolisés internationaux par région,
deuxièmes trimestres 1990 à 1992 (données provisoires pour
1992)

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 3,6% comparé à la même période en 1991. Toutes les principales régions d'affrètement ont contribué à cette hausse.

Les États-Unis, avec 408,610 passagers sur vols nolisés, était la région d'affrètements la plus populaire. Elle fut aussi la région qui a rapporté la plus forte hausse de passagers par rapport au deuxième trimestre de 1991. La Floride était le principal marché de cette région pour les canadiens, représentant 64,6% du marché nolisé des États-Unis. Elle a rapporté une hausse de 11,2% par rapport au deuxième trimestre de 1991, pour un total de 263,947 passagers. Canada 3000 Airlines a connu le gain le plus élevé en passagers dans le marché de la Floride. En comparant les deuxièmes trimestres de 1991 et de 1992, il a transporté 23,545 passagers additionnels pour atteindre 72,920 passagers au deuxième trimestre de 1992. Les Lignes aériennes Canadien International était classé le premier transporteur dans ce marché, avec 83,508 passagers en provenance et à destination de la Floride, en baisse de 5,063 passagers par rapport au même trimestre de l'année précédente. Intair était responsable de 10% approximativement du marché de la Floride au deuxième trimestre de 1991, mais il a cessé ses opérations au quatrième trimestre de 1991. D'un autre côté, Royal Airlines a commencé son service à la fin d'avril 1992 et a transporté 8,663 passagers en provenance et à destination de la Floride au deuxième trimestre.

Le Sud était la seule principale région à montrer une hausse en passagers au deuxième trimestre de l'année précédente. Cette hausse en passagers s'est poursuivie au deuxième trimestre de 1992, mais l'augmentation était marginale. En comparant les deuxièmes trimestres de 1991 et de 1992, Mexico, le principal marché nolisé de la région du Sud, a connu une baisse de 14,1% à 70,904 passagers. Cette baisse est en grande partie attribuable à Canada 3000 Airlines et Nationair qui ont opéré moins de services en provenance et à destination de Mexico. Inversement, la deuxième principale région du Sud pour les canadiens, la République Dominicaine, a affiché une croissance de 20,8% à 57,587 passagers. Cette hausse est largement due à l'augmentation des opérations par Air Transat. Enfin, Cuba classée troisième, a affiché une hausse de moins de 1% atteignant 31,197 passagers.

L'Europe a montré une certaine amélioration avec une hausse de 1,4% par rapport au deuxième trimestre de 1991. En comparant les deuxièmes trimestres de 1991 et de 1992, le Royaume-Uni a rapporté une hausse de 2,2% à 92,190 passagers, alors que la France a subi une baisse de 5,8% à 83,599 passagers. Certains petits marchés nolisés européens ont affiché des gains remarquables au deuxième trimestre de 1992: les Açores, en hausse de 50,1% à 12,113 passagers, l'Irlande, en hausse de 32,1% à 11,069 passagers, la Pologne, en hausse de 25,8% à 12,084 passagers et le Portugal, en hausse de 16,4% à 9,764 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).

Table 8.

Canadian Registered Civil Aircraft, Number and Hours Flown,
1988-1990, (Preliminary Data)

Tableau 8.

Aéronefs civils d'enregistrement canadien, nombre et heures
de vols, 1988-1990 (données provisoires)

Province		1988	1989	1990	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation		Province
					%	%		
Newfoundland	No.	263	271	350	3.0	29.2	Nbre	Terre-Neuve
	Hrs.	103,479	122,796	192,464	18.7	56.7	Hres	
Prince Edward Island	No.	45	45	37	-	-17.8	Nbre	Ile-du-Prince-
	Hrs.	3,309	2,612	4,800	-21.1	83.8	Hres	Edouard
Nova Scotia	No.	250	238	212	-4.8	-10.9	Nbre	Nouvelle-Écosse
	Hrs.	47,889	54,053	61,844	12.9	14.4	Hres	
New Brunswick	No.	260	245	216	-5.8	-11.8	Nbre	Nouveau-Brunswick
	Hrs.	40,170	32,903	60,193	-18.1	82.9	Hres	
Québec	No.	2,649	2,745	2,668	3.6	-2.8	Nbre	Québec
	Hrs.	848,749	853,826	800,725	0.6	-6.2	Hres	
Ontario	No.	5,547	5,292	4,868	-4.6	-8.0	Nbre	Ontario
	Hrs.	936,141	954,695	809,281	2.0	-15.2	Hres	
Manitoba	No.	1,192	1,037	1,041	-13.0	0.4	Nbre	Manitoba
	Hrs.	195,066	176,893	171,610	-9.3	-3.0	Hres	
Saskatchewan	No.	1,314	1,163	1,113	-11.5	-4.3	Nbre	Saskatchewan
	Hrs.	151,246	121,504	127,682	-19.7	5.1	Hres	
Alberta	No.	2,660	2,539	2,363	-4.5	-6.9	Nbre	Alberta
	Hrs.	685,146	566,844	370,935	-17.3	-34.6	Hres	
British Columbia	No.	3,079	3,107	2,883	0.9	-7.2	Nbre	Colombie-Britannique
	Hrs.	660,999	683,193	803,913	3.4	17.7	Hres	
Northwest Territories	No.	219	209	207	-4.6	-1.0	Nbre	Territoires du
	Hrs.	67,750	73,085	70,185	7.9	-4.0	Hres	Nord-Ouest
Yukon	No.	143	126	142	-11.9	12.7	Nbre	Yukon
	Hrs.	34,591	28,638	32,567	-17.2	13.7	Hres	
Total	No.	17,621	17,017	16,100	-3.4	-5.4	Nbre	Total
	Hrs.	3,774,535	3,671,042	3,506,199	-2.7	-4.5	Hres	

The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness (C of A) and the total number of hours flown, showed a slight decrease in 1990 over 1989 and over 1988.

The largest increase in both the number of aircraft and hours flown occurred with the province of registration of Newfoundland, in 1990 over 1989.

The next largest increase in the number of aircraft and hours flown occurred for the territory of registration of the Yukon. Prince Edward Island and New Brunswick showed significant increases in the number of hours flown in 1990 over 1989.

Additional information on aircraft activity will be included in the annual publication, Civil Aircraft Activity in Canada, 1988-90, Catalogue No. TP2468. The next issue is scheduled for release in January 1993.

For additional information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat de navigabilité valide et le nombre d'heures de vols ont démontré une légère diminution en 1990 par rapport à 1989 et par rapport à 1988.

La plus forte augmentation du nombre d'aéronefs et des heures de vols a été observée pour la province d'immatriculation de Terre-Neuve, en 1990 par rapport à 1989.

La deuxième plus forte augmentation d'aéronefs et des heures de vols a été observée pour le territoire d'immatriculation du Yukon en 1990 par rapport à 1989. L'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ont déclaré des augmentations significatives des heures de vols en 1990 par rapport à 1989.

Des renseignements additionnels sur les activités des aéronefs seront inclus dans la publication annuelle, Activités des Aéronefs Civils au Canada, 1988-1990, n° TP2468 au catalogue. La prochaine édition devrait paraître en janvier 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada • Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada • Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 1

Vol. 25, N° 1

HIGHLIGHTS

- o This issue of the Aviation Statistics Centre Service Bulletin occurs during the 75th anniversary of Statistics Canada. It is also the 25th year of publishing the Aviation Statistics Centre Service Bulletin. This issue contains a twenty-five year perspective on: domestic and transborder scheduled air passenger origins and destinations, Canadian commercial air carriers financial and operating performance, and aircraft movements.
 - o Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers increased by 7% in the first 10 months of 1992, when compared to the same months of 1991. However, this represents a decrease of 9% from the same period of 1990.
- Available on CANSIM: Matrix 385
- o Aeroflot and Cubana Airlines have reduced their number of refueling stops at Gander by 30% in each of the last two years.

Recent Release

- o Air Charter Statistics, 1991 (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Cette édition du Bulletin de service - Centre des statistiques de l'aviation survient pendant le 75ième anniversaire de Statistique Canada. C'est également le 25ième anniversaire de ce Bulletin de service. Cette édition comprend une perspective de 25 ans sur: les statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers intérieurs et transfrontaliers, la performance d'exploitation et la performance financière des transporteurs aériens canadiens commerciaux et les mouvements d'aéronefs.
 - o Le nombre de passagers-kilomètres rapportés par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 7% pour les dix premiers mois de 1992 comparé à la même période de 1991. Cependant, ce nombre a baissé de 9% par rapport à la même période de 1990.
- Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les transporteurs Aeroflot et Cubana ont diminué le nombre d'arrêt de ravitaillement à l'aéroport international de Gander d'environ 30% dans chacune des deux dernières années.

Mise en circulation récente

- o Statistiques des affrètements aériens, 1991 (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Years of Ans
Excellence d'excellence

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
October 1992, (Preliminary Data)

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, Octobre 1992 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	October	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	Octobre	Variation	Cumulatif	1992/1991	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,116	-12.1	11,319	-0.6	- Intérieur
- International	495	0.0	5,464	7.5	- International
- Total	1,611	-8.7	16,783	1.9	- Total
Passengers - Charter	91	0.0	1,289	5.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,702	-8.3	18,072	2.1	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 491 940	-10.3	15 716 314	2.4	Réguliers - Intérieur
- International	1 881 258	3.9	21 088 893	11.0	- International
- Total	3 373 199	-2.9	36 805 207	7.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	191,555	4.5	2,872 670	2.6	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 564 755	-2.5	39 677 878	6.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 377 061	7.3	55 647 784	5.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	257 695	13.5	3 524 447	0.9	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 634 757	7.5	59 172 232	4.8	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.7	...	66.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	74.3	...	81.5	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	63.3	...	67.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	129 295	10.9	1 101 715	0.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	219	127.3	3 833	16.0	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	129 514	11.0	1 105 549	0.6	Total
Hours Flown	62	-3.1	666	2.6	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	253 010	-1.6	2 686 454	0.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Between January and August of 1992, Canadian Level I air carriers typically reported monthly increases of 10% in passenger-kilometres, compared to the same months of 1991. In September and October, this growth slowed and some declines in operations have occurred. Even with the gains made so far in 1992, year-to-date passenger-kilometres reported were down 9% from the level of two years ago.

Entre janvier et août 1992, les transporteurs aériens canadiens de niveau I, ont rapporté typiquement des accroissements mensuels de 10% des passagers-kilomètres par rapport aux mois correspondants de 1991. En septembre et octobre, cet accroissement a ralenti légèrement et on note quelques diminutions dans les opérations. Malgré les augmentations enregistrées à date en 1992, le cumulatif des passagers-kilomètres a diminué de 9% par rapport au niveau d'il y a deux ans.

For more information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec T. Horricks (819) 997-6190.

TABLE 2.

Scheduled Air Passenger Origin and Destination Statistics -
Top Five City Pairs - 1967, 1968, 1975, 1985 and 1991

Domestic/Intérieur

Rank 1991	City-Pair	1967	1968	1975	1985	1991
Rang	Paire de villes					
Passengers - '000' - Passagers						
1	Montréal - Toronto	580	547	963	1,198	1,122
2	Ottawa - Toronto	203	228	496	633	660
3	Toronto - Vancouver	97	117	302	458	640
4	Calgary - Vancouver	93	111	291	430	400
5	Calgary - Toronto	52	65	174	400	375
. Total of above city-pairs		1,025	1,068	2,226	3,119	3,197
. Total of all city-pairs		4,471	4,671	10,360	11,919	11,371

Transborder/Transfrontalier

Rank 1991	City-Pair	1967	1968	1975	1985	1991
Rang	Paire de villes					
Passengers - '000' - Passagers						
1	Toronto - New York	..	367	488	637	723
2	Montréal - New York	..	332	331	410	342
3	Toronto - Chicago	..	110	172	228	298
4	Calgary - Vancouver	..	59	123	184	242
5	Toronto - Boston	..	43	87	171	236
. Total of above city-pairs		..	911	1,201	1,630	1,841
. Total of all city-pairs		..	2,918	5,324	6,839	8,340

In 1991, the numbers of passengers on scheduled services totalled 11.4 million for all domestic city-pairs and 8.3 million for all transborder city-pairs, up 143.4% and 185.8% respectively, from 1968.

During the reference period, Montréal-Toronto has been the top domestic city-pair and Toronto-New York the top transborder city-pair. In addition, of the top five city-pairs, four domestic and three transborder city-pairs involved Toronto.

Montréal-New York maintained its second position while it recorded the weakest growth (3.0%) between 1968 and 1991, among the top five transborder city-pairs.

A more detailed table representing the number of scheduled domestic and transborder air passengers for each of the top 50 city-pairs from 1968 to 1991 is available on diskette at a cost of \$50.00 per diskette. To obtain such a diskette, please contact the Aviation Statistics Centre (819) 997-1386.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 2.
Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers - Cinq premières paires de villes
- 1967, 1968, 1975, 1985 et 1991

En 1991, les nombres de passagers sur vols réguliers se sont chiffrés à 11.4 millions pour toutes les paires de villes intérieures et à 8.3 millions pour toutes les paires de villes transfrontalières, des hausses de 143,4% et 185,8% respectivement, par rapport à 1968.

Au cours de la période de référence, c'est la paire de villes Montréal-Toronto, pour le trafic intérieur, et Toronto-New York, pour les vols transfrontaliers, qui ont occupé les premiers rangs. De plus, les cinq premières paires de villes englobaient Toronto quatre fois au niveau des vols intérieurs et trois fois au niveau des vols transfrontaliers.

Parmi les cinq premières paires de villes transfrontalières, Montréal-New York a enregistré la plus faible croissance (3,0%) entre 1968 et 1991. Malgré ceci, cette paire de villes a continué d'occuper le deuxième rang.

Un tableau beaucoup plus détaillé montrant le nombre de passagers aériens intérieurs et transfrontaliers voyageant sur vols réguliers pour chacune des 50 premières paires de villes entre 1968 et 1991 est disponible sur disque magnétique, au coût de \$50.00 le disque. Pour obtenir ce disque, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation au numéro (819) 997-1386.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.

Operations of Canadian Air Carriers, Selected Years,
1967-1991

TABLEAU 3.

Opérations des transporteurs aériens canadiens, années
choisies, 1967-1991

		1967	1975	1985	1991
Passengers - Passagers	('000)	9,166	20,493	29,056	32,202
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	('000 000)	12 267	31 539	49 968	57 873
Average distance travelled - Distance moyenne des voyages	(km)	1 338	1 539	1 720	1 797
Goods carried - Marchandises transportées	(t)	173 386	409 580	608 398	639 778
Hours flown - Heures de vol	('000)	958	1,550	1,913	2,083
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	(constant \$)	12.90	10.90	9.83	9.44
Total revenue - Total des recettes	(\$'000,000)	561	1,891	5,621	7,601
Total revenue - Total des recettes	(constant \$'000,000)	2,033	4,278	5,855	6,023
Assets - Actif	(\$'000,000)	571	2,261	5,942	8,750
Assets - Actif	(constant \$'000,000)	2,069	5,115	6,190	6,933
Employees - Employés	No. - Nbre	24,686	40,321	43,330	49,727
Salaries and wages (per employee) - Salaires et traitements (par employé)	(constant \$)	27,432	33,874	36,720	33,460
Commercial aircraft - Aéronefs commerciaux	No. - Nbre	2,486	4,910	5,517	5,718

Constant dollars 1986: 100

The 25 years from 1967 to 1991 saw great increases in the operations of Canadian air carriers. Passenger-kilometres increased by 372%, while the number of passengers carried increased by 251%. The average distance travelled per passenger increased by 34% to 1 797 kilometres, as Canadian air carriers used more jets and increased their international operations. Passenger-kilometres on domestic routes increased by 220% to 21.7 billion, while international operations increased by 559% to 36.1 billion.

The yield on scheduled services (passenger revenue per passenger-kilometre flown), in constant dollars, dropped from 12.9 cents to 9.4 cents. As air carrier technology improved during the jet age, air carriers operated more passenger-kilometres at a reduced unit cost. They were able to pass these savings on to their passengers.

Dollars constants 1986: 100

Il y a eu une augmentation importante dans les opérations des transporteurs canadiens durant les 25 années de 1967 à 1991. Les passagers-kilomètres ont augmenté de 372%, tandis que les passagers transportés ont augmenté de 251%. La distance moyenne voyagée par passager s'est accrue de 34% à 1 797 kilomètres, étant donné que les transporteurs canadiens ont utilisé plus d'avions à réaction et que leurs opérations internationales ont augmenté. Les passagers-kilomètres des vols intérieurs ont augmenté de 220% à 21,7 milliards, alors que les opérations internationales se sont accrues à 36,1 milliards, soit une hausse de 559%.

Le rapport des services réguliers (recettes-passagers par rapport aux passagers-kilomètres parcourus), en dollars constants, a diminué de 12,9 cents à 9,4 cents. À cause de l'amélioration technologique aérienne à l'âge des avions à réaction, les transporteurs aériens ont opéré plus de passagers-kilomètres à un coût unitaire réduit. Les passagers ont profité de ces diminutions des dépenses.

It is noteworthy that the number of passengers carried increased by 251% during a period when the population of Canada increased by 32%.

Figure 3.1 shows the net income (in current dollars) reported by Canadian air carriers over the 25 year period. Although net income has only been reported 18 times, the aggregate net income for the 25 year period was only \$305 million, in current dollars, and \$783 million in constant dollars.

Il convient de noter que le nombre de passagers transportés a augmenté de 251% au cours d'une période où la population du Canada s'est accrue de 32%.

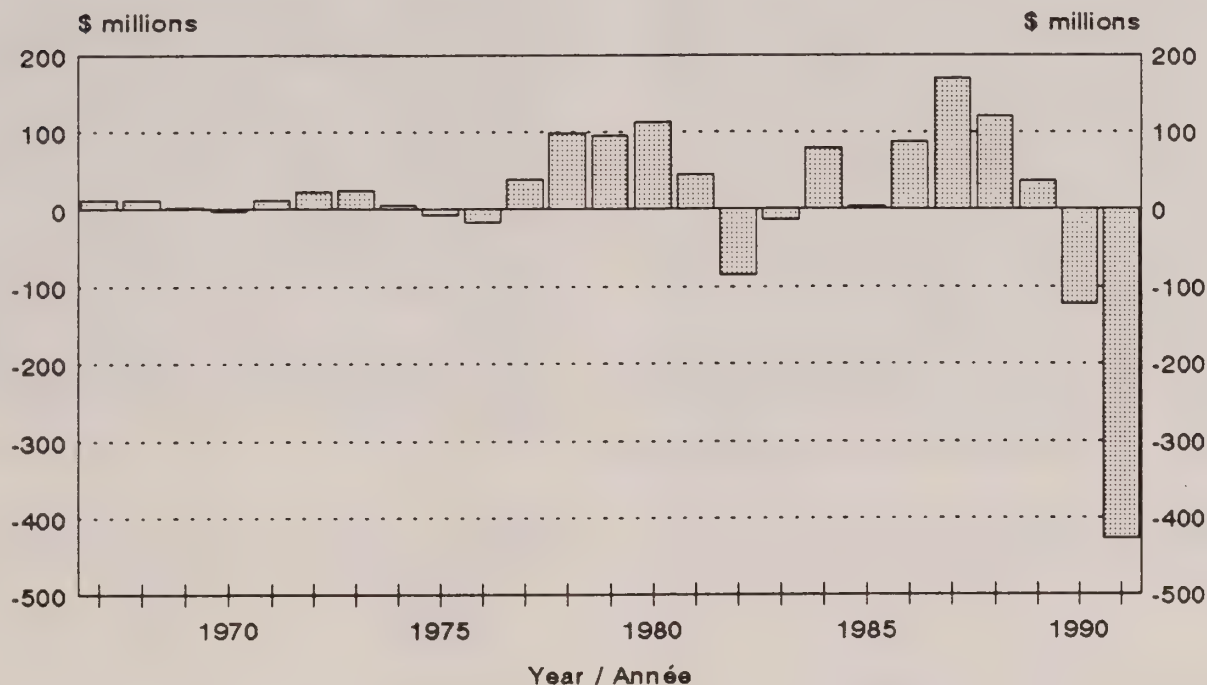
La figure 3.1 montre le revenu net (en dollars courants) durant la période de 25 ans rapporté par les transporteurs aériens canadiens. Bien qu'un revenu net a été déclaré 18 fois, la somme des revenus nets pendant la période de 25 ans était de seulement \$305 millions, en dollars courants, et de \$783 millions en dollars constants.

Figure 3.1

Net Income Reported by Canadian Air Carriers, 1967-1991 (current dollars)

Figure 3.1

Revenu net rapporté par les transporteurs aériens canadiens, 1967-1991 (dollars courants)



For more information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec T. Horricks (819) 997-6190.

Turning the Clock Back on Canada's 1991 Top Five Airports for Itinerant Aircraft Movements

In 1967, Transport Canada (DoT) operated 39 towered airports after installing towers at five locations during the year. By the mid 70's, that number had increased to 60 towered airports and remained fairly constant until 1990. In 1991, 56 towered airports reported aircraft movement statistics.

Table 4 shows the top five airports handling itinerant movements in 1991. The fact that Lester B. Pearson International was the leading airport should come as no surprise. Since 1967, it has ranked first in this category for 21 of the 25 years. From the table we see that these airports have played a major role in Canadian aviation, consistently ranking high throughout the period.

Another general trend since 1967 has been the increasing proportions of itinerant flights at these five sites. By 1985, virtually all of the traffic at Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports were itinerant flights. By 1991, Calgary International had 98% itinerant traffic compared to 25% in 1967, while Ottawa International had increased from 42% to 78% over the 25 year period.

International arriving and departing flights were concentrated at Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. Their combined share of all international flights decreased from 68% in 1967 to 60% in 1991.

Table 4. Canada's Top Five Airports for Itinerant Aircraft Movements, Based on 1991 Rankings, 1967, 1975, 1985 and 1991

		Rank Rang	Total	Itinerant Itinérants	Local Locaux
Lester B. Pearson International	1991	1	322,278	322,278	-
	1985	1	283,174	282,553	621
	1975	1	238,197	228,688	9,509
	1967	2	210,785	141,477	69,308
Vancouver International	1991	2	288,106	288,106	-
	1985	2	235,506	235,506	-
	1975	2	203,253	198,416	4,837
	1967	3	158,653	124,748	33,905
Calgary International	1991	3	208,647	205,086	3,561
	1985	3	192,106	157,286	34,820
	1975	5	176,639	117,750	58,889
	1967	8	233,024	57,197	175,827
Montréal International	1991	4	197,463	197,392	71
	1985	4	152,891	152,078	813
	1975	3	192,657	187,860	4,797
	1967	1	259,344	151,502	107,842
Ottawa International	1991	5	162,758	126,879	35,879
	1985	6	165,018	115,416	49,602
	1975	11	207,440	76,932	130,508
	1967	6	196,805	82,705	114,100

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Retour en arrière aux cinq principaux aéroports au Canada en 1991 pour les mouvements d'aéronefs itinérants

En 1967, Transports Canada a opéré 39 tours de contrôle, après avoir installé des tours de contrôle à cinq endroits durant l'année. Vers le milieu des années 1970, ce nombre s'est accru à 60 tours de contrôle et est demeuré relativement constant jusqu'en 1990. En 1991, 56 tours de contrôle ont rapporté des mouvements d'aéronefs.

Le tableau 4 montre les cinq principaux aéroports en termes des mouvements itinérants en 1991. Le fait que Lester B. Pearson International fut l'aéroport le plus achalandé n'est pas surprenant. Depuis 1967, il a été classé premier dans cette catégorie pour 21 des 25 années. Ce tableau montre aussi que ces aéroports ont joué un rôle majeur dans l'aviation canadienne se classant constamment parmi les premiers durant cette période.

Les proportions croissantes des vols itinérants à ces cinq aéroports ont été une autre tendance générale depuis 1967. Dès 1985, pratiquement tout le trafic enregistré aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, de Vancouver et de Montréal correspondait à des vols itinérants. En 1991, le trafic itinérant à l'aéroport international de Calgary était de 98% comparé à 25% en 1967, alors qu'à l'aéroport international d'Ottawa, il s'est accru de 42% à 78% au cours de la période de 25 ans.

Les vols d'arrivées et de départs internationaux étaient concentrés aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, de Vancouver et de Montréal. Leur part du marché combinée de tous les vols internationaux a diminué de 68% en 1967 à 60% en 1991.

Tableau 4. Les cinq principaux aéroports au Canada pour les mouvements d'aéronefs itinérants, classement selon 1991, 1967, 1975, 1985 et 1991

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

Turning the Clock Back on Canada's 1991 Top Five Airports for Local Aircraft Movements

Two-thirds of Canada's general aviation activity are local aircraft movements. Flying clubs and training account for the major source of this activity.

In 1991, the five leading airports for local traffic were Boundary Bay, BC., St. Hubert, Que., Abbotsford, BC., Springbank, Alta. and Toronto/Buttonville, Ont. These airports as a group, handled 28% of all local traffic at Canada's towered airports. Table 5 provides a sample of their traffic over the past 25 years.

Of note, is the relatively short history of Boundary Bay. Since a control tower was installed at that facility in June 1983, it had grown to become Canada's leading airport for local movements, ranking 10th in 1985 and 1st in 1989 and 1991. The activity of six flying clubs contributed to most of this growth.

St. Hubert began as a DND airport. In September 1968, the control and administration of the tower was transferred to the Department of Transport. In the following year, aircraft operators based at the then number one ranking Cartierville, moved to St. Hubert which has remained as one of the top two ever since. The Cartierville control tower was subsequently closed in November 1972.

Many of the airports developed, as general aviation operations moved from the busy international airports. Springbank offers an example of this. A tower was commissioned at Springbank in November 1969. From Table 4 on the previous page, we saw that Calgary had substantial local aircraft activity in 1967. However, most of this activity moved to nearby Springbank by the early 70's, accounting for the seemingly sudden growth.

Table 5. Canada's Top Five Airports for Local Aircraft Movements, Based on 1991 Rankings, 1967, 1975, 1985 and 1991

		Rank Rang	Total	Itinerant Itinérants	Local Locaux
Boundary Bay	1991	1	232,957	85,107	147,850
	1985	10	104,317	41,853	62,464
	1975	..	-	-	-
	1967	..	-	-	-
St. Hubert	1991	2	209,632	79,200	130,432
	1985	1	169,476	64,381	105,095
	1975	2	292,929	95,832	197,097
	1967	..	-	-	-
Abbotsford	1991	3	175,097	68,489	106,608
	1985	11	99,912	45,490	54,422
	1975	11	161,130	57,104	104,026
	1967	7	170,575	51,829	118,746
Springbank	1991	4	143,947	42,901	101,046
	1985	2	125,657	35,512	90,145
	1975	4	203,747	50,063	153,684
	1967	..	-	-	-
Toronto/Buttonville	1991	5	163,301	76,313	86,988
	1985	3	140,045	60,099	79,946
	1975	5	221,688	72,767	148,921
	1967	6	157,028	34,450	122,578

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Retour en arrière aux cinq principaux aéroports au Canada en 1991 pour les mouvements d'aéronefs locaux

Les mouvements d'aéronefs locaux comptent pour les deux-tiers de toute l'activité générale de l'aviation au Canada. Les clubs d'entraînements et vols locaux représentent la principale source de cette activité.

En 1991, les cinq principaux aéroports pour le trafic local étaient Boundary Bay, CB, St. Hubert, QC, Abbotsford, CB, Springbank, Alb et Toronto/Buttonville, Ont. Ces aéroports, comme groupe, ont accueilli 28% de tout le trafic local aux aéroports avec tour de contrôle au Canada. Le tableau 5 fournit un exemple de leur circulation au cours des 25 dernières années.

À noter est l'histoire relativement courte de Boundary Bay. Depuis qu'une tour de contrôle a été installée en juin 1983, il est devenu le premier aéroport au Canada pour les mouvements locaux se plaçant dixième en 1985 et premier en 1989 et 1991. L'activité des six clubs de vol avait contribué à cette croissance.

St. Hubert a commencé comme aéroport MDN. En septembre 1968, le contrôle et l'administration de la tour a été transféré au Ministère des Transports. Durant l'année suivante, les opérateurs d'aéronefs basés à Cartierville, en première place à ce moment-là, ont déménagé à St. Hubert qui est resté un des deux premiers depuis. La tour de contrôle de Cartierville était subséquemment fermée en novembre 1972.

Beaucoup d'aéroports se sont développés lorsque les opérations de l'aviation générale ont déménagé des aéroports internationaux actifs. Springbank en est un exemple. Une tour a été érigée à Springbank en novembre 1969. Le tableau 4, de la page précédente, nous montrait que Calgary avait une forte activité des mouvements locaux en 1967. Toutefois, la plupart de cette activité s'est retrouvée dans le voisinage de Springbank au début des années 70, représentant l'accroissement soudain.

Tableau 5. Les cinq principaux aéroports au Canada pour les mouvements d'aéronefs locaux, classement selon 1991, 1967, 1975, 1985 et 1991

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

Gander International Airport - A Favorite Stop for Foreign Airlines

Gander International Airport is a popular stopover for foreign airlines requiring fuel, food and crew changes. This type of traffic accounts for over 40% of all airline traffic at Gander International. The 10,500 foot asphalt runway is suitable for landing the largest aircraft.

Total weight is an important factor for operating an aircraft; carrying extra weight adds to the operating costs. Therefore, only an amount of fuel required to safely complete each leg of a trip will be carried if the airline can rely on a refuelling stop along the way. At Gander, an average stopover takes a little over an hour, but on occasion, an aircraft has been refuelled with 40 000 litres of jet fuel and on it's way in half that time.

Table 6. shows the foreign airline movements at Gander International for 1990, 1991 and January to August 1992. Three airlines have consistently been predominate. Aeroflot Russian International Airlines, Cubana Airlines and American Transair Inc., combined, accounted for 67%, 70% and 65% of this traffic in 1990, 1991 and the first eight months of 1992, respectively. However, Aeroflot and Cubana Airlines traffic declined by about 30% each year while American Transair Inc. increased by about 80% during this period. As a result, American Transair's proportion increased from 6% in 1990 to 26% for the January to August 1992 period while comparatively, the proportions for Aeroflot and Cubana decreased from 40% to 24% and from 21% to 15%, respectively.

Other major foreign airlines make significant use of the Gander facilities. These airlines vary from one year to the next depending on which companies are successful in obtaining charter contracts from foreign tour operators.

Table 6. Aircraft Movements of Foreign Airlines at Gander International, 1990, 1991 and Jan-Aug. 1992

L'aéroport international de Gander - Un arrêt populaire des transporteurs aériens étrangers

L'aéroport international de Gander est un arrêt populaire de ravitaillement pour les transporteurs aériens étrangers qui ont besoin de carburant, nourriture et de changement d'équipage. De tout le trafic aérien à l'aéroport international de Gander, ce genre d'activité représente plus de 40%. La piste d'atterrissage, d'une longueur de 10,500 p., accomode les plus grands avions.

Le poids total est un facteur important pour opérer un aéronef: le poids additionnel augmente les coûts d'exploitation. Par conséquent, seulement la quantité de carburant requise pour compléter avec sûreté chaque étape d'un voyage sera transportée si un arrêt de ravitaillement est garanti. À Gander, un arrêt moyen peut prendre un peu plus d'une heure, mais à l'occasion, un aéronef peu se ravitailler de 40 000 litres de carburant et repartir dans la moitié de ce temps.

Le tableau 6 montre les mouvements d'aéronefs étrangers à l'aéroport international de Gander pour 1990, 1991 et janvier à août 1992. Trois transporteurs aériens ont constamment prédominé. Aeroflot Russian International Airlines, Cubana Airlines et American Transair Inc. ont contribué ensemble pour 67%, 70% et 65% de ce trafic en 1990, 1991 et les huit premiers mois de 1992, respectivement. Toutefois, le trafic de Aeroflot et Cubana ont diminué d'environ 30% chaque année tandis que American Transair Inc. a augmenté de 80% durant cette période. Comme résultat, la proportion d'American Transair s'est accrue de 6% en 1990 à 26% de la période de janvier à août 1992 alors que comparativement, les proportions de Aeroflot et Cubana ont diminué de 40% à 24% et de 21% à 15% respectivement.

D'autres transporteurs étrangers principaux utilisent les facilités d'une façon significative. Ces transporteurs peuvent changer d'une année à l'autre dépendant si elles obtiennent des contrats de services d'affrètement des compagnies de voyage étrangères.

Tableau 6. Les mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens étrangers à l'aéroport international de Gander, 1990, 1991 et jan-août 1992

	1990	Proportion	1991	Proportion	Jan-Aug 1992 Jan-août	Proportion
		%		%		%
Foreign Airlines Traffic/Trafic des transporteurs aériens étrangers	8,976	100.0	7,085	100.0	4,748	100.0
Aeroflot Russian International Airlines	3,548	39.5	2,382	33.6	1,139	24.0
Cubana Airlines	1,909	21.3	1,597	22.5	720	15.2
American Transair Inc.	533	5.9	966	13.6	1,215	25.6
Other Foreign/Autres étrangers	2,986	33.3	2,140	30.2	1,674	35.2

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 7.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, August 1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,755
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,672
3	Boundary Bay BC-CB	21,105
4	Victoria Int'l. BC-CB	17,916
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,056
6	Montréal/Dorval QUE-QC	16,495
7	St. Hubert QUE-QC	16,082
8	Abbotsford BC-CB	15,749
9	Ottawa Int'l. ONT	13,443
10	Winnipeg MAN	12,580
11	St. Honoré QUE-QC	12,553
12	Toronto/Buttonville ONT	11,458
13	Toronto Island ONT	10,713
14	Québec QUE-QC	10,355
15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,292
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,823
17	Pitt Meadows BC-CB	9,732
18	London ONT	9,620
19	Springbank ALTA-ALB	9,523
20	Hamilton City ONT	9,081
21	Sudbury ONT	8,690
22	Saskatoon SASK	8,316
23	Oshawa ONT	7,748
24	Waterloo-Guelph ONT	7,643
25	St. Andrews MAN	7,476
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		330,876
Total - Transport Canada Towers (56)/		
Total - Tours de Transports Canada (56)		479,935

TABLEAU 7.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
août 1992 (données provisoires)

Change August 1992/1991	Year-to- date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
Variation Août	Cumulatif	Variation cumulative
%		%
0.4	221,803	2.2
-1.9	198,162	0.5
5.0	156,193	-6.4
4.2	137,879	3.7
-0.4	141,214	0.5
-6.4	131,473	-0.9
-11.1	125,985	-10.2
18.7	124,999	6.1
-3.5	105,669	-6.4
-0.1	96,448	2.0
40.4	64,936	6.5
-19.3	100,193	-12.8
-24.9	69,572	-19.9
-18.4	81,662	-16.7
-7.9	82,927	-3.4
-6.2	75,966	0.5
-3.2	71,102	-10.0
-6.3	72,653	-4.1
-7.3	82,030	-14.8
-18.5	70,500	-15.0
-3.1	72,555	-4.9
-7.0	68,778	4.8
19.7	56,641	2.0
-8.0	60,529	-3.7
-32.0	62,968	-25.8
-4.1	2,532,837	-4.6
-4.8	3,683,938	-3.6

In August 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 4.8% from August 1991. Itinerant movements decreased by 2.6% to 325,283 while local movements decreased by 9.0% to 154,652 compared to the same month in 1991.

In the first eight months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.6% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 1.0% to 2,376,554 while local movements decreased by 8.1% to 1,307,384.

The largest percentage increase in August was 54.4% at Fredericton, NB. The largest decrease was 47.1% at North Bay, Ontario, due largely to the relocation of 414 Squadron to Comox, British Columbia on August 1, 1992.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois d'août 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 4,8% par rapport au mois d'août 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 325,283, soit une diminution de 2,6% par rapport au mois d'août 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 9,0% pour atteindre 154,652.

Au cours des huit premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3,6% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,376,554, soit une diminution de 1,0% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 8,1% pour s'établir à 1,307,384.

En août, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fredericton, NB., soit 54,4%. La plus forte diminution a été enregistrée à North Bay, Ontario, soit 47,1%, dû à la relocalisation de l'escadron 414 à Comox, C.B. le 1er août 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 8.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Second Quarter 1992 (Preliminary Data)

TABEAU 8.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier -
Deuxième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Jan-June 1991 Jan-juin	Jan-June 1992 Jan-juin	Change Jan-June 1992/1991 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes					
		No.-Mbre				%
1	Toronto - New York	191,420	203,840	333,550	354,880	6.4
2	Montréal - New York	88,340	85,610	161,140	151,770	-5.8
3	Toronto - Chicago	82,840	84,890	143,660	146,360	1.9
4	Toronto - Los Angeles	56,710	68,310	104,950	141,140	34.5
5	Toronto - Boston	64,710	66,720	110,470	113,420	2.7
6	Vancouver - Los Angeles	55,270	53,880	101,260	96,790	-2.4
7	Toronto - Miami	53,850	51,340	111,770	112,990	1.1
8	Toronto - San Francisco	47,110	46,390	81,100	83,920	3.5
9	Vancouver - San Francisco	43,890	43,990	76,960	74,310	-3.4
10	Toronto - Tampa/St. Petersburg	43,820	41,710	104,990	118,570	12.9
11	Montréal - Miami	34,750	35,260	89,430	88,770	-0.7
12	Calgary - Los Angeles	24,210	30,490	55,900	66,200	18.4
13	Montréal - Chicago	25,340	26,960	44,230	44,550	0.7
14	Toronto - Philadelphia	25,730	25,370	41,200	46,530	12.9
15	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,030	22,990	39,560	40,730	3.0
16	Montréal - Boston	23,680	22,630	44,870	40,260	-10.3
17	Vancouver - Seattle/Tacoma	21,320	22,510	36,410	36,130	-0.8
18	Montréal - Los Angeles	20,460	22,160	36,620	41,560	13.5
19	Toronto - Washington/Baltimore	24,130	22,090	41,580	36,460	-12.3
20	Toronto - Atlanta	17,000	20,190	27,750	36,810	32.6
21	Toronto - Detroit	16,850	19,120	32,130	36,420	13.4
22	Toronto - Cleveland	15,840	17,740	30,400	33,520	10.3
23	Vancouver - Hawaii	19,250	16,100	57,190	51,860	-9.3
24	Montréal - Washington/Baltimore	15,310	15,190	24,470	24,740	1.1
25	Calgary - San Francisco	14,380	14,920	25,620	27,530	7.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,048,240	1,080,400	1,957,210	2,048,220	4.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,087,020	2,216,680	3,974,780	4,248,450	6.9

Preliminary second quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. The city-pairs Toronto-New York and Toronto-Chicago reported increases of 6.5% and 2.5% respectively, while Montréal-New York showed a decrease of 3.1% from the second quarter 1991.

During the first six months of 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 4.2 million, up 6.9% compared to the same period last year. The largest increase (34.5%) (among the top 25 city pairs) was recorded for Toronto-Los Angeles and was a result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991.

Of the top 25 city-pairs, eight reported decreases ranging from 0.7% for Montréal-Miami to 12.3% for Toronto-Washington/Baltimore. The other 17 city-pairs showed increases varying from 0.7% for Montréal-Chicago to 34.5% for Toronto-Los Angeles.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1992 montrent que les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Les paires de villes Toronto-New York et Toronto-Chicago ont enregistré des hausses de 6,5% et 2,5% respectivement, alors que le trajet Montréal-New York a connu une baisse de 3,1% par rapport au deuxième trimestre de 1991.

Au cours des six premiers mois de 1992, le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 4.2 millions, une hausse de 6,9% par rapport à la même période de l'année précédente. La plus forte augmentation (34,5%) (parmi les 25 premières paires de villes) a été enregistrée par Toronto-Los Angeles et est attribuable à l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991.

Parmi les 25 premières paires de villes, huit ont rapporté des baisses de trafic allant de 0,7% pour Montréal-Miami à 12,3% pour Toronto-Washington/Baltimore. Les 17 autres paires de villes ont connu des hausses variant de 0,7% pour Montréal-Chicago à 34,5% pour Toronto-Los Angeles.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

April 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Avril 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 2

Vol. 25, N° 2

HIGHLIGHTS

- o As of November 1992, year-to-date available seat-kilometres on scheduled services are up 5% over the same period of 1991. However, passenger-kilometres are up 6%, resulting in a one point increase in passenger load factor.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o In September 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9% from September 1991.
- o Preliminary estimates indicated that 64% of passengers carried on domestic scheduled Level I services travelled on a discount ticket in the first quarter of 1992.
- o Montréal-Fort Lauderdale, despite undergoing a 8% decrease between 1990 and 1991 to 236 thousand passengers, emerged as the most travelled international city-pair for all charter regions in 1991.

Recent Release

- o Canadian Civil Aviation, 1991 (Catalogue No. 51-206)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Jusqu'en novembre 1992, le nombre cumulatif des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers a augmenté de 5% par rapport à la même période en 1991. Cependant, les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 6%, résultant en une augmentation de un point du coefficient de remplissage.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Au cours du mois de septembre 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9% des mouvements totaux par rapport au mois de septembre 1991.
- o Selon les estimations provisoires, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers de niveau I ont profité d'un tarif réduit au cours du premier trimestre de 1992.
- o Montréal-Fort Lauderdale, malgré une baisse de passagers de 8% entre 1990 et 1991 fut la paire de villes la plus populaire des régions d'affrètement en 1991 avec 236 milles passagers.

Mise en circulation récente

- o Aviation civile canadienne, 1991 (n° 51-206 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Years of
Excellence d'excellence



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
November 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux tra-
porteurs aériens canadiens, niveau I, Novembre 1992 (donn-
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	November 1992 Novembre	Change 1992/1991 Variation	Year-to-Date 1992 Cumulatif	Change Year-to-Date 1992/1991 Variation cumulative	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	945	-9.1	12,264	-1.3	- Intérieur
- International	404	-4.5	5,868	6.6	- International
- Total	1,349	-7.8	18,132	1.1	- Total
Passengers - Charter	127	-8.0	1,416	4.2	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,476	-7.8	19,548	1.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 164 740	-7.6	16 881 055	1.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 433 613	-3.2	22 522 506	10.0	- International
- Total	2 598 354	-5.3	39 403 562	6.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	271 644	-10.8	3 144 315	1.3	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	2 869 999	-5.8	42 547 877	5.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 728 889	3.6	60 376 673	4.9	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	378 632	-0.9	3 903 080	0.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 107 521	3.2	64 279 753	4.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	54.9	...	65.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	71.7	...	80.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	56.2	...	66.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	111 073	-1.6	1 212 788	0.3	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	797	33.5	4 631	18.7	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	111 870	-1.4	1 217 419	0.4	Total
Hours Flown	59	-3.3	725	2.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	230 243	-18.6	2 916 697	-1.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Limited and Time Air.

As of November 1992, year-to-date available seat-kilometres on scheduled services are up 4.9% over the same period of 1991. However, passenger-kilometres are up 6.2%, resulting in a one point increase in passenger load factor.

For more information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Limitées et Time Air.

Jusqu'en novembre 1992, le nombre cumulatif des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers a augmenté de 4,9% par rapport à la même période en 1991. Cependant, les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 6,2%, résultant en une augmentation d'un point du coefficient de remplissage.

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec T. Horricks (819) 997-6190.

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, September 1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,818
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,514
3	Boundary Bay BC-CB	17,792
4	St. Hubert, QUE-QC	17,696
5	Montréal/Dorval QUE-QC	17,093
6	Calgary Int'l ALTA-ALB	16,404
7	Ottawa Int'l ONT	14,513
8	Victoria Int'l BC-CB	13,959
9	Toronto/Buttonville ONT	13,544
10	St. Honoré QUE-QC	13,272
11	Winnipeg MAN	11,843
12	Québec QUE/QC	11,840
13	Abbotsford BC-CB	11,681
14	Toronto Island ONT	11,310
15	Springbank ALTA-ALB	11,205
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	10,086
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,773
18	London ONT	9,455
19	Hamilton City ONT	9,352
20	Thunder Bay ONT	8,668
21	Waterloo-Guelph ONT	8,529
22	Sudbury ONT	8,400
23	Pitt Meadows BC-CB	8,065
24	Saskatoon SASK	7,685
25	North Bay ONT	7,595

Total - Above airports/Aéroports ci-dessus 323,092

Total - Transport Canada Towers (56)/

Total - Tours de Transports Canada (56) 457,397

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
septembre 1992 (données provisoires)

Change September 1992/1991 Variation Septembre	Year-to- date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
%		%
3.2	249,621	2.3
-0.6	223,676	0.4
-12.3	173,985	-7.0
-14.5	143,681	-10.7
2.0	148,566	-0.6
-7.0	157,618	-0.4
7.4	120,182	-5.0
-7.5	151,838	2.6
-16.5	113,737	-13.3
-2.5	78,208	4.8
-4.5	108,291	1.2
-4.1	93,502	-15.3
-32.3	136,680	1.2
-6.1	80,882	-18.2
-23.9	93,235	-16.0
-1.0	86,052	0.3
-7.6	92,700	-3.9
-20.5	82,108	-6.4
-12.1	79,852	-14.7
-21.2	84,983	6.4
-6.5	69,058	-4.1
6.7	80,955	-3.8
-29.1	79,167	-12.4
-16.0	76,463	2.3
-33.6	68,819	-16.9

-9.9 2,873,859 -4.6

-9.4 4,141,335 -4.3

In September 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9.4% from September 1991. Itinerant movements decreased by 6.3% to 295,244 while local movements decreased by 14.6% to 162,153 compared to the same month in 1991.

In the first nine months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.3% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 1.6% to 2,671,798 while local movements decreased by 8.9% to 1,469,537.

The largest percentage increase in September was 26.9% at Sault Ste. Marie, ONT. The largest decrease was 45.3% at Lethbridge, Alt.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de septembre 1992, les 56 aéroports avec un tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9,4% des mouvements totaux par rapport au mois de septembre 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 295,244, soit une diminution de 6,3% par rapport au mois de septembre 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 14,6% pour atteindre 162,153.

Au cours des neuf premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'un tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4,3% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,671,798, soit une diminution de 1,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 8,9% pour s'établir à 1,469,537.

En septembre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, ONT., soit 26,9%. La plus forte diminution a été enregistrée à Lethbridge, Alb., soit 45,3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic	3,091.2	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Intérieur
Southern services	2,924.0	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Services secteur sud
Short-haul	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Court-courrier
Long-haul	1,361.4	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.1	Long-courrier
Northern Services	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Services secteur nord

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, premier trimestre 1992 (estimations provisoires)

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	
	No. - Nbre ('000 000)	%				%			
Domestic	3 636.3	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Intérieur
Southern services	3 496.3	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Services secteur sud
Short-haul	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Court-courrier
Long-Haul	2 818.8	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.4	4.3	5.2	Long-courrier
Northern Services	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Services secteur nord

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, premier trimestre 1992 (estimations provisoires)

. All estimates shown above (except those marked with an "***") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "***" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "***") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "***" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

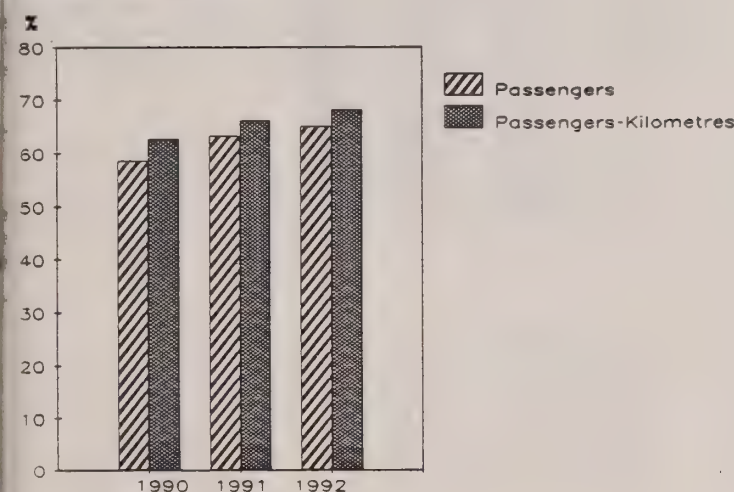
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicated that 64.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level 1 air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1992. This level represented an increase of 1.9 percentage points compared to the same period a year earlier and 5.9 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.7%, up from 65.4% in 1991 (see Table 3.2).

At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1990-1992

Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 65.1% of passenger traffic (representing 68.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1992. In 1991, the corresponding figures were 63.4% for passengers and 66.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 47.6% of the traffic during the first quarter of 1992, up from 42.0% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.3 percentage points (46.1% to 51.4%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 68.6% of

Utilisation des tarifs réduits

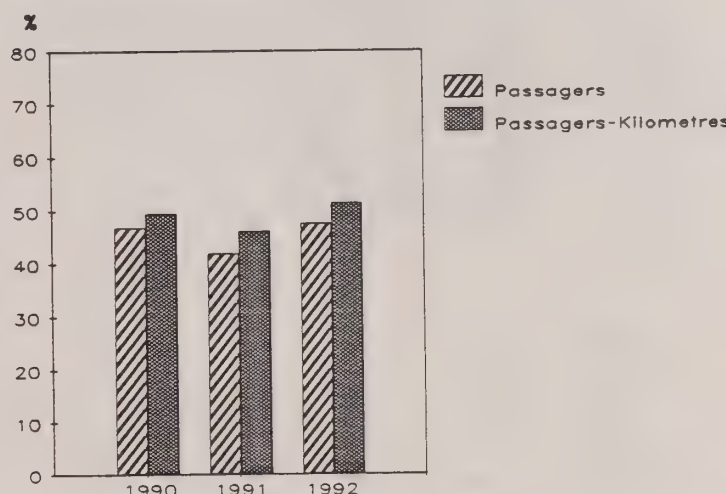
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 64,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1992. Ce niveau représente une hausse de 1,9 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 5,9 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 65,4% en 1991 à 67,7% en 1992 (voir tableau 3.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premier trimestre 1990-1992

Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 65,1% du trafic de passagers (représentant 68,3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1992, comparativement à 63,4% et 66,2% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 47,6% du trafic au cours du premier trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 42,0% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5,3 points de pourcentage (de 46,1% à 51,4%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

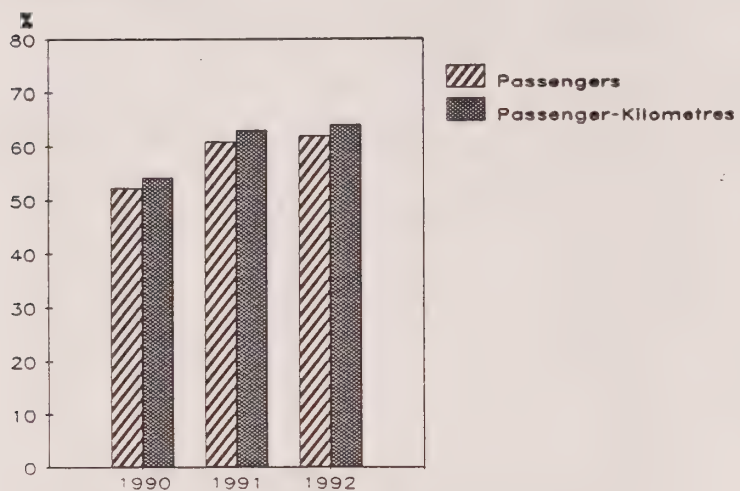
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs

passenger volume and 69.4% of passenger-kilometres; this compared with 62.0% and 64.0%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1990-1992

Short-Haul
Court-courriers

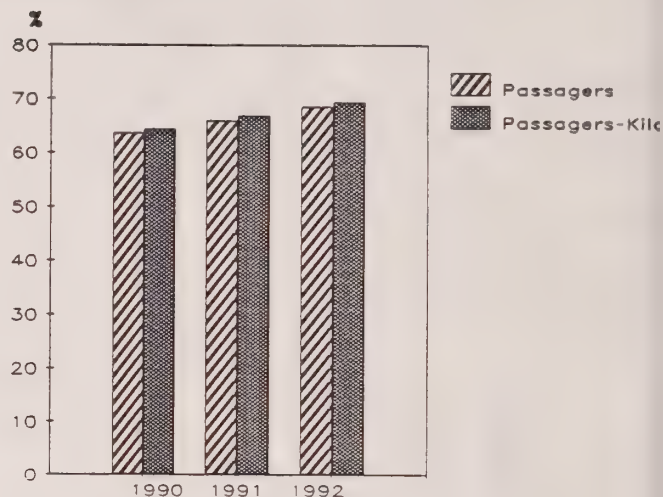


réduits. Au cours du premier trimestre de 1992, passagers voyageant à prix réduit sur des vols de court-courriers constituaient 68,6% du volume de passagers; 69,4% des passagers-kilomètres; pour les vols de long-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62,0% et 64,0% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, servi court-courriers et long-courriers, premier trimestre 1992

Long-Haul
Long-courriers



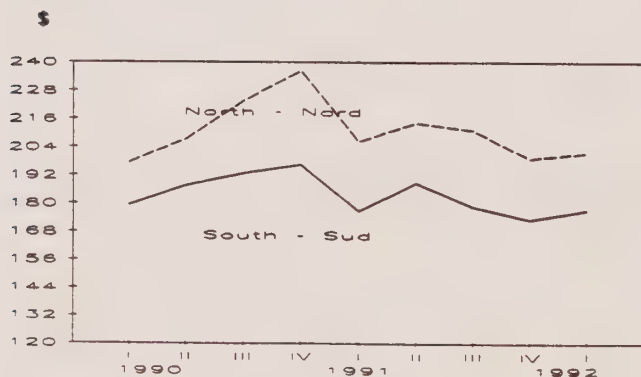
Average Fares

Figure 3.3 shows that the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone (South) increased slightly during the first quarter of 1992. During this period, the average of all domestic fares remained virtually unchanged from the previous year at \$179.

Figure 3.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1990-1992

All Fares
Tous les tarifs



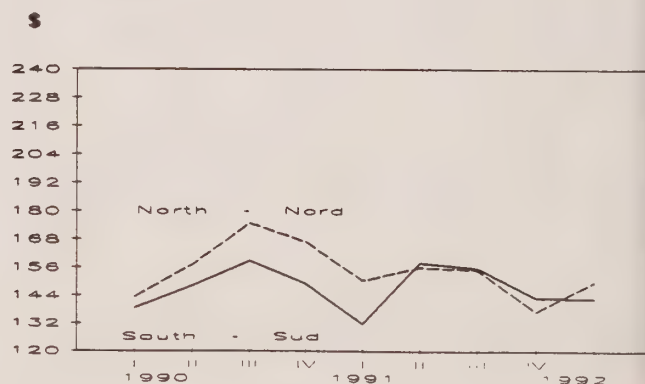
Tarifs moyens

La figure 3.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée (Sud) a augmenté légèrement au cours du premier trimestre de 1992. Au cours de cette période, le tarif intérieur moyen (tous types de tarifs) est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente, à \$179.

Figure 3.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1990-1992

Discount Fares
Tarifs réduits



This lack of change was in spite of a 7.9% increase in the average discount fare from \$132 in the first quarter of 1991 to \$143 in the first quarter of 1992. A compensating decrease in average business and economy fares resulted in no overall average change.

In the regulated (northern) zone, the average fare (all fares) decreased by 2.3% during the first quarter of 1992 compared to the same period in 1991, marking the first quarterly decrease for this period since 1987.

The average fares (all fares) in the North and the South have followed a similar pattern since 1990. Figure 4.3 shows that the average for all fares reached their high point in the fourth quarter of 1990, and have shown a declining trend since then.

Notes

o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1990, Level I air carriers included Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.. In 1991, two new carriers, AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) were added in the survey.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in March 1993. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Cette absence de variation fut observée malgré une augmentation de 7,9% des tarifs réduits moyens, de \$132 au cours du premier trimestre de 1991 à \$143 au cours du premier trimestre de 1992. Une baisse des tarifs moyens d'affaires et économique a contrebalancé cette hausse, engendrant ainsi aucun changement global.

Dans la zone réglementée (nord), le tarif moyen (tous les tarifs) a baissé de 2,3% au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991, enregistrant la première baisse trimestrielle depuis 1987 pour cette période.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil depuis 1990. La figure 4.3 montre que les tarifs moyens ont atteint un sommet au quatrième trimestre de 1990. Ils ont suivi une tendance à la baisse depuis lors.

Notes

o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1990, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. En 1991, deux nouveaux transporteurs, AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en mars 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 4.

International Charter Passenger Traffic - Top Fifteen City-Pairs, 1990 and 1991

Rank	City-Pair	1990	1991	Change
Rang	Paire de villes			Variation
		No.-Nbre ('000)		%
1	Montréal - Fort Lauderdale	255	236	-7.5
2	Toronto - Clearwater/St. Petersburg	197	214	9.7
3	Toronto - Orlando	264	212	-19.7
4	Montréal - Paris	308	198	-35.7
5	Toronto - Las Vegas	205	176	-14.1
6	Toronto - Fort Lauderdale	201	169	-12.4
7	Toronto - Cancun	92	95	3.3
8	Montréal - Cancun	91	87	-4.4
9	Toronto - Fort Myers	85	83	-2.4
10	Montréal - Puerto Plata	90	78	-13.3
11	Montréal - Acapulco	85	72	-15.3
12	Québec - Fort Lauderdale	54	71	31.5
13	Vancouver - Reno	111	68	-38.7
14	Toronto - London	114	66	-42.1
15	Toronto - Amsterdam	67	65	-3.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		2,811	2,451	-12.8
Total international		5,030	4,341	-13.7

The total number of international charter passengers decreased for the second consecutive year in 1991. The 13.7% decrease between 1990 and 1991 followed a smaller 3.8% decrease which occurred a year earlier.

Montréal-Fort Lauderdale, despite undergoing a 7.5% decrease between 1990 and 1991 to 236 thousand passengers, emerged as the most travelled international city-pair for all charter regions in 1991. It replaced Montréal-Paris which had been the top charter city-pair since 1987. However, Montréal-Paris lost a lot of ground between 1990 and 1991 and the 35.7% decrease in charter passengers left it with a fourth place ranking in 1991.

Very few of the above city-pairs managed to report an increase in 1991. Toronto-Clearwater/St. Petersburg reported a 9.7% increase and moved up from sixth place in 1990 to second place in 1991. Canada 3000 Airlines and Intair were the main air carriers to accommodate this increase in passengers.

Cancun, first in conjunction with Toronto and then with Montréal, retained its status as Canadians' preferred city in the South region. Toronto-Cancun demonstrated double digit percent passenger growth in each of the years since 1988 but slowed to a 3.3% increase between 1990 and 1991.

Québec-Fort Lauderdale reported a 31.5% increase, to 71 thousand passengers, ranking it 12th place in 1991. Air Canada, Air Transat and especially Nationair offered more transborder services out of Québec to Fort Lauderdale.

For more city-pair information, please refer to Air Charter Statistics 1991 (Catalogue 51-207).

TABLEAU 4.

Trafic de passagers des affrètements internationaux - principales paires de villes, 1990 et 1991

En 1991, le nombre total de passagers voyageant sur vols nolisés en provenance et à destination du Canada a connu deuxième baisse annuelle consécutive. La baisse de 13.7% entre 1990 et 1991 suit une baisse plus faible de 3,8% est survenue une année plus tôt.

Montréal-Fort Lauderdale, malgré une baisse de passage de 7,5% entre 1990 et 1991 fût la paire de villes la plus populaire des régions d'affrètement en 1991 avec 236 mil passagers. Elle a remplacé Montréal-Paris qui était première paire de villes en termes des vols nolisés depuis 1987. Cependant, Montréal-Paris a perdu beaucoup d'importance entre 1990 et 1991. Elle s'est classée quatrième rang en 1991 suite à une baisse de 35,7% dans le nombre de passagers nolisés.

Peu de paires de villes énumérées ci-dessus ont déclaré une augmentation en 1991. Toronto-Clearwater/St. Petersburg a rapporté une hausse de 9.7% et a amélioré sa position pour passer du sixième rang en 1990 au deuxième rang en 1991. Canada 3000 Airlines et Intair furent les principaux transporteurs aériens à servir ce nombre accru de passagers.

Cancun, en conjonction d'abord avec Toronto et par la suite avec Montréal, a conservé sa première position comme la ville du Sud préférée des Canadiens. Toronto-Cancun a connu des hausses à deux chiffres à chaque année depuis 1988, mais cette hausse ne s'est chiffrée qu'à 3,3% en 1990 et 1991.

Québec-Fort Lauderdale a rapporté une hausse de 31,5% à 71 milles passagers. Cette paire de villes s'est classée douzième position en 1991. Air Canada, Air Transat et spécialement Nationair ont offert plus de services transfrontaliers de Québec à Fort Lauderdale.

Pour plus de renseignements sur les paires de villes, référer à Statistiques des affrètements aériens, 1991 (Catalogue 51-207).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

April 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Avril 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 3

Vol. 25, N° 3

HIGHLIGHTS

- o Canadian Level I air carriers reported a \$260 million operating loss in 1992. This represents an improvement of 22%, or \$72 million over 1991. Carriers noted that heavy discounting and overcapacity were factors that had prevented a return to profitability.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o Preliminary third quarter 1992 data showed a 2% increase in enplaned and deplaned passengers over the same quarter of the previous year.
- o In October 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 6% from October 1991.
- o Preliminary third quarter 1992 data indicated that the top three domestic city-pairs were, as usual: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver and Ottawa-Toronto. The routes Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported increases of 1% and 10% respectively, while the city-pair Toronto-Vancouver showed a slight decrease from the third quarter 1991.
- o After two years of third-quarter decreases in the international charter data, an increase was finally recorded in 1992.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Au cours de 1992, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 260 millions de dollars. Ce résultat reflète une amélioration de 22% ou \$72 millions par rapport à 1991. Les transporteurs ont constaté que les tarifs réduits et la surcapacité sont des facteurs qui ont empêché un retour à la rentabilité.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 révèlent une augmentation de 2% du nombre total des passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison.
- o Au cours du mois d'octobre 1992, les 56 aéroports avec un tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 6% par rapport au mois d'octobre 1991.
- o Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1992, les trois premières paires de villes intérieures furent, comme d'habitude: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver et Ottawa-Toronto. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des hausses de trafic de 1% et 10% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver a subi une légère baisse par rapport au troisième trimestre de 1991.
- o Après deux années de baisses dans les données d'affrètements internationaux du troisième trimestre, une hausse a été finalement enregistrée en 1992.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



75
Ans Years of
d'excellence Excellence

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
December 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, décembre 1992 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	December	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Décembre	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,094	-2.0	13,358	-1.2	- Intérieur
- International	473	4.4	6,341	6.4	- International
- Total	1,567	1.2	19,699	1.1	- Total
Passengers - Charter	145	-4.6	1,561	3.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,712	0.6	21,260	1.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 288 244	-8.6	18 169 300	0.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 707 219	4.1	24 229 726	9.6	- International
- Total	2 995 464	-1.8	42 399 026	5.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	331 144	-4.8	3 475 459	0.7	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 326 609	-2.1	45 874 486	5.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 875 885	3.1	65 252 559	4.8	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	490 365	9.3	4 393 446	1.6	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 366 251	3.7	69 646 005	4.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	61.4	...	65.0	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	67.5	...	79.1	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	62.0	...	65.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	113 447	10.8	1 326 235	1.2	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	724	31.9	5 355	20.3	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	114 171	10.9	1 331 590	1.2	Total
Hours Flown	60	-4.8	785	1.6	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	241 227	-1.8	3 157 924	-1.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian
Airlines International Limited (CAIL), AirBC and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les
Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et
Time Air.

The growth in scheduled services in 1992 occurred in the international market where passenger counts increased by 6.4%, and passenger-kilometres by 9.6% (please see Figure 1.1 on page 4). Decreased counts on domestic routes almost offset the international gains. Even with the gains over 1991, scheduled passenger-kilometres are down by 8.1% from the level reported in 1990 when Level I consisted of only Air Canada and CAIL. The load factor reported by these carriers was 65%, virtually the same as in 1991, but down from the 69% reported in 1990.

La croissance dans les services réguliers en 1992 s'est produite dans le marché international où les nombres de passagers ont augmenté de 6,4% et des passagers-kilomètres par 9,6% (voir figure 1.1 à la page 4). Les baisses enregistrées sur les routes intérieures ont presque absorbé les gains du marché international. Même avec les gains par rapport à 1991, le nombre de passagers-kilomètres réguliers est en baisse de 8,1% comparé au niveau rapporté en 1991 lorsque les transporteurs de niveau I ne comprenaient qu'Air Canada et LACI. Le facteur de remplissage déclaré par ces transporteurs était 65%, pratiquement le même qu'en 1991, mais inférieur au 69% rapporté en 1990.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines,
Level I, October, November, December 1992 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					Octobre
Operating Revenue - Scheduled Services	428,432	-1.1	4,392,753	0.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	12,200	8.6	168,313	-1.8	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	467,669	1.4	4,848,402	3.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	493,669	-1.6	5,000,191	2.2	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,725	-1.3	255,863	2.6	Total des intérêts versés
November					Novembre
Operating Revenue - Scheduled Services	353,423	-3.7	4,746,176	-0.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	15,336	-7.3	183,649	-2.3	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	396,135	-0.0	5,244,537	2.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	452,116	-3.4	5,452,307	1.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	26,776	18.8	282,639	4.0	Total des intérêts versés
December					Décembre
Operating Revenue - Scheduled Services	371,958	-2.9	5,118,134	-0.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	21,426	5.5	205,075	-1.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	437,828	4.8	5,682,365	3.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	490,066	1.0	5,942,373	1.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	24,568	10.5	307,207	4.5	Total des intérêts versés

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter.

By December, year-to-date operating revenue generated by Level I air carriers was 3.0% or \$168 million higher than in 1991. The operating performance (revenue minus expenses) improved notably in the first two months and in the last three months of 1992 (please see Figure 1.2 on page 4). By December, the year-to-date operating loss stood at \$260 million. This figure reflects an improvement of 22% or \$72 million from 1991. Carriers noted that heavy discounting and overcapacity were factors that had prevented a return to profitability.

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances ⁽¹⁾ des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau 1, octobre, novembre, décembre 1992 (données provisoires)

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre.

Jusqu'à décembre, les recettes d'exploitation cumulatives déclarées par les transporteurs de niveau I étaient de 3,0% ou \$168 millions plus élevées qu'en 1991. La performance d'exploitation (recettes moins dépenses) s'est améliorée de façon remarquable aux deux premiers mois et aux trois derniers mois de 1992 (voir figure 1.2 à la page 4). Jusqu'à décembre, les pertes d'exploitation cumulatives ont atteint \$260 millions. Ce résultat reflète une amélioration de 22% ou \$72 millions par rapport à 1991. Les transporteurs ont constaté que les tarifs réduits et la surcapacité sont des facteurs qui ont empêché un retour à la rentabilité.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

International Scheduled Passengers
1991 and 1992

Thousands

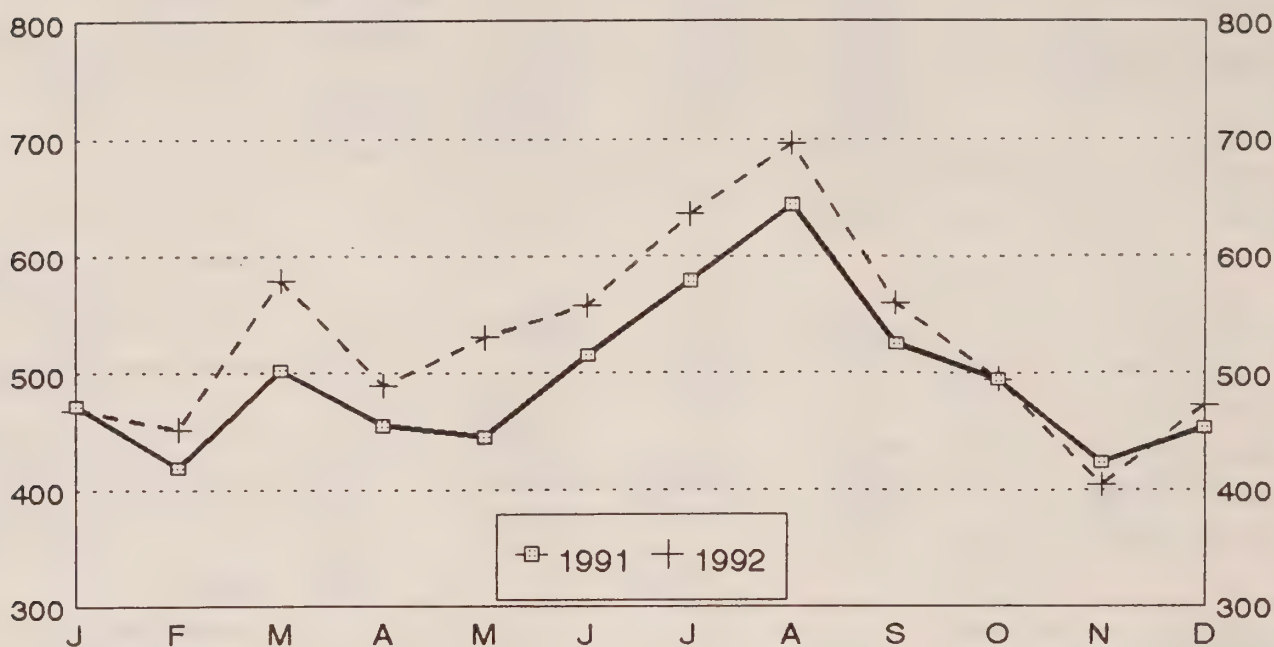


Figure 1.1

Passagers internationaux réguliers
1991 et 1992

Milliers

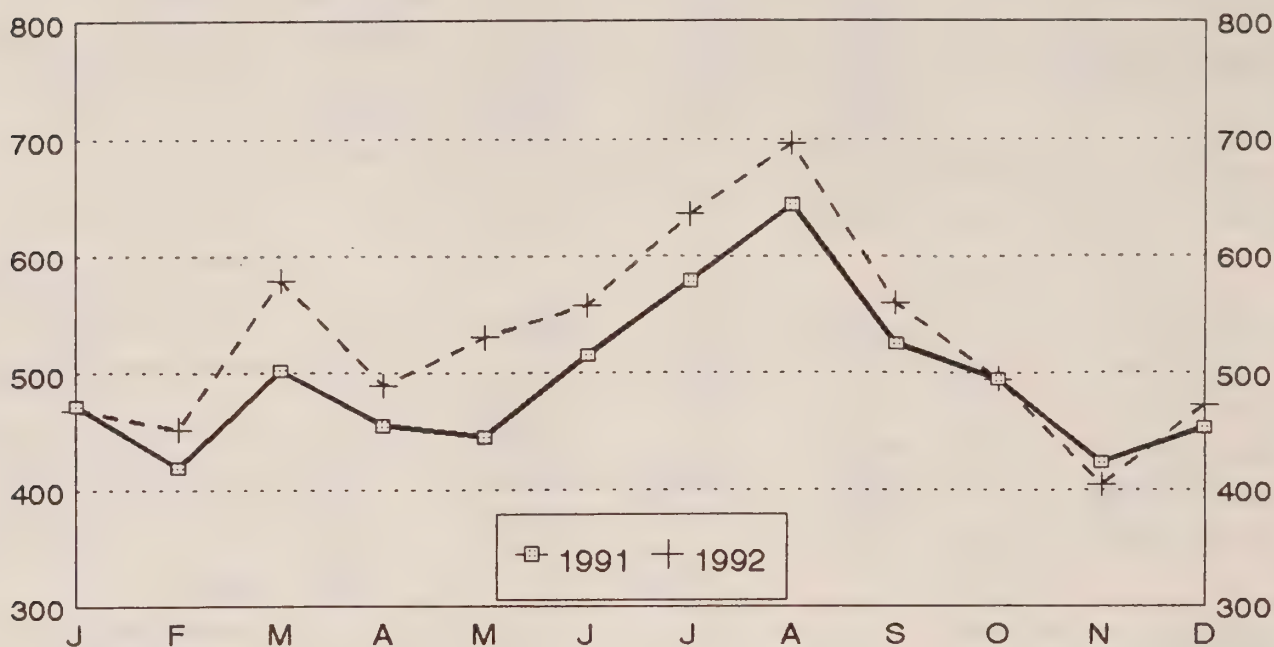


Figure 1.2

Year-to-date Operating Revenue and
Operating Income
1992 minus 1991

Millions

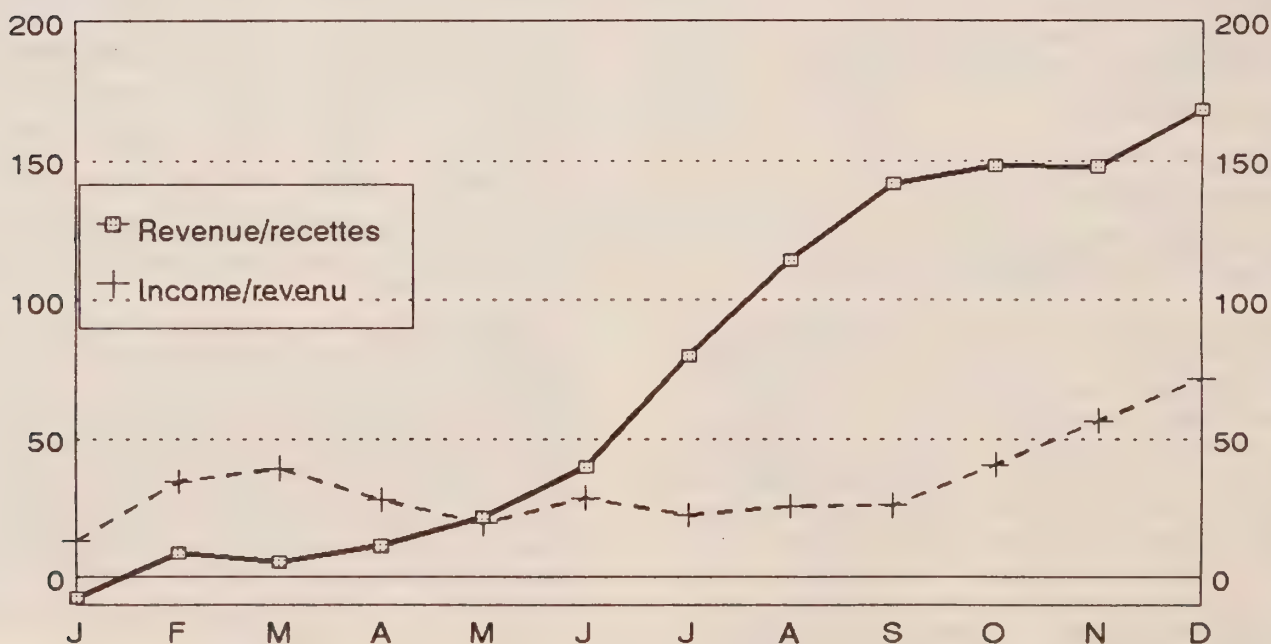


Figure 1.2

Recettes d'exploitation et revenu
d'exploitation cumulative
1992 moins 1991

Millions

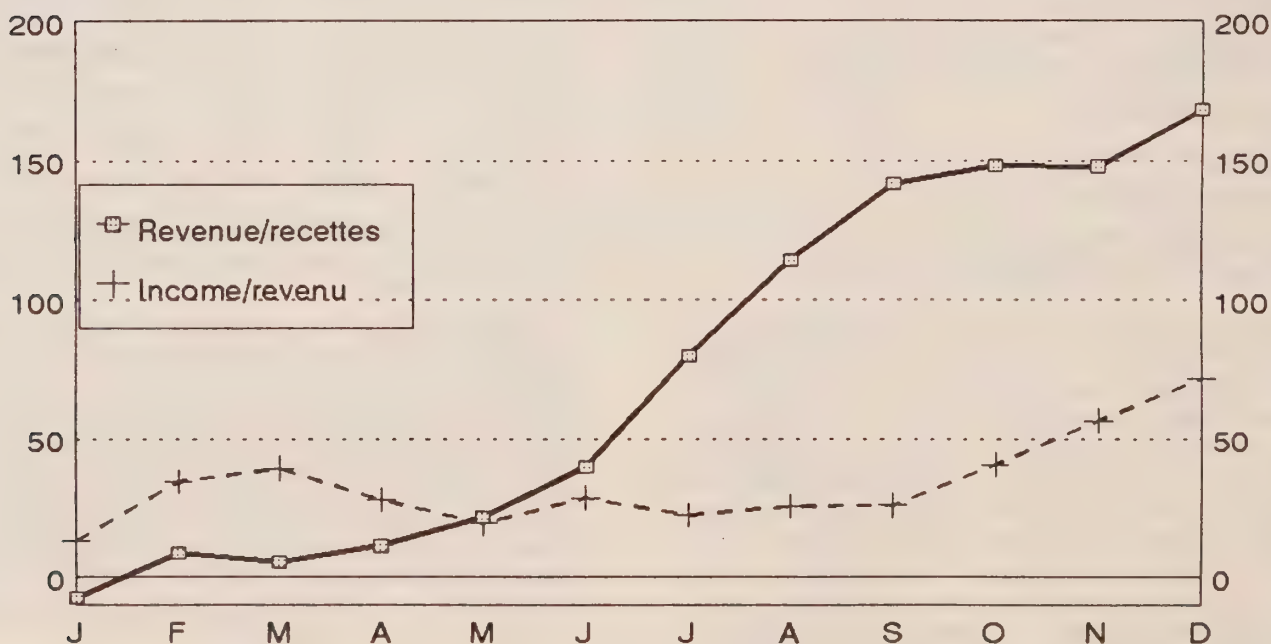


TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, October 1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1992	Change October 1992/1991	Year-to- date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
		Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,656	0.1	277,277	2.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	23,750	-0.8	247,426	0.3
3	Montréal/Dorval QUE/QC	17,164	-2.1	165,730	-0.8
4	Calgary Int'l ALTA-ALB	16,447	-5.1	174,065	-0.8
5	St. Hubert QUE-QC	15,614	-26.6	159,295	-12.6
6	Abbotsford BC-CB	14,143	-21.9	150,823	-1.5
7	Ottawa Int'l ONT	13,847	-1.8	134,029	-4.6
8	Toronto/Buttonville ONT	13,694	-5.2	127,431	-12.4
9	Boundary Bay BC-CB	13,286	-32.7	187,271	-9.5
10	Victoria Int'l BC-CB	12,792	-19.6	164,630	0.4
11	Québec QUE-QC	12,606	10.4	106,108	-12.9
12	Thunder Bay ONT	11,882	5.1	96,865	6.3
13	Winnipeg MAN	11,844	-1.6	120,135	1.0
14	Springbank ALTA-ALB	10,831	-4.3	104,066	-15.0
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,938	2.1	102,638	-3.3
16	St. Honoré QUE-QC	9,850	18.7	88,058	6.2
17	Halifax Int'l NS-NÉ	9,814	-0.4	95,866	0.3
18	London ONT	9,753	13.8	91,861	-4.6
19	Hamilton City ONT	9,621	5.1	89,473	-12.9
20	Toronto Island ONT	9,417	-1.8	90,299	-16.7
21	Sault Ste. Marie ONT	8,809	14.2	69,165	27.0
22	Saskatoon SASK	7,671	3.6	84,134	2.4
23	Oshawa ONT	7,445	7.1	71,570	1.2
24	Pitt Meadows BC-CB	7,239	-35.2	86,406	-14.9
25	Sudbury ONT	7,236	-3.3	88,191	-3.8
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		312,349	-5.9	3,172,812	-3.9
Total - Transport Canada Towers (56)/		443,231	-6.1	4,584,566	-4.5
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In October 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 6.1% from October 1991. Itinerant movements decreased by 4.6% to 282,332 while local movements decreased by 8.6% to 160,899 compared to the same month in 1991.

In the first ten months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.5% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 1.9% to 2,954,130 while local movements decreased by 8.9% to 1,630,436.

The largest percentage increase in October was 28.8% at Fort McMurray, Alta. The largest decrease was 42.5% at Val d'Or, Qc.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
octobre 1992 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1992	Change October 1992/1991	Year-to- date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
		Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,656	0.1	277,277	2.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	23,750	-0.8	247,426	0.3
3	Montréal/Dorval QUE/QC	17,164	-2.1	165,730	-0.8
4	Calgary Int'l ALTA-ALB	16,447	-5.1	174,065	-0.8
5	St. Hubert QUE-QC	15,614	-26.6	159,295	-12.6
6	Abbotsford BC-CB	14,143	-21.9	150,823	-1.5
7	Ottawa Int'l ONT	13,847	-1.8	134,029	-4.6
8	Toronto/Buttonville ONT	13,694	-5.2	127,431	-12.4
9	Boundary Bay BC-CB	13,286	-32.7	187,271	-9.5
10	Victoria Int'l BC-CB	12,792	-19.6	164,630	0.4
11	Québec QUE-QC	12,606	10.4	106,108	-12.9
12	Thunder Bay ONT	11,882	5.1	96,865	6.3
13	Winnipeg MAN	11,844	-1.6	120,135	1.0
14	Springbank ALTA-ALB	10,831	-4.3	104,066	-15.0
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,938	2.1	102,638	-3.3
16	St. Honoré QUE-QC	9,850	18.7	88,058	6.2
17	Halifax Int'l NS-NÉ	9,814	-0.4	95,866	0.3
18	London ONT	9,753	13.8	91,861	-4.6
19	Hamilton City ONT	9,621	5.1	89,473	-12.9
20	Toronto Island ONT	9,417	-1.8	90,299	-16.7
21	Sault Ste. Marie ONT	8,809	14.2	69,165	27.0
22	Saskatoon SASK	7,671	3.6	84,134	2.4
23	Oshawa ONT	7,445	7.1	71,570	1.2
24	Pitt Meadows BC-CB	7,239	-35.2	86,406	-14.9
25	Sudbury ONT	7,236	-3.3	88,191	-3.8
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		312,349	-5.9	3,172,812	-3.9
Total - Transport Canada Towers (56)/		443,231	-6.1	4,584,566	-4.5
Total - Tours de Transports Canada (56)					

Au cours du mois d'octobre 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 6,1% par rapport au mois d'octobre 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 282,332, soit une diminution de 4,6% par rapport au mois d'octobre 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 8,6% pour atteindre 160,899.

Au cours des dix premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4,5% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,954,130, soit une diminution de 1,9% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 8,9% pour s'établir à 1,630,436.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fort McMurray, Alb., soit 28,8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Val d'Or, Qué., soit 42,5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.1.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter
1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation troisième trimestre 1992/1991
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	4,389,615	298,985	724,771	5,413,371	2.9
2	Vancouver International BC-CB	2,142,633	501,791	204,372	2,848,796	4.1
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	1,125,198	282,618	53,234	1,461,050	1.5
4	Calgary International ALTA-ALB	1,048,236	234,390	47,770	1,330,396	-0.4
5	Montréal/Mirabel International QUE-QC	484,017	8,887	286,995	779,899	9.4
6	Halifax International NS-NÉ	414,344	277,940	14,306	706,590	3.1
7	Ottawa International ONT	483,437	132,654	9,016	625,107	7.8
8	Winnipeg International MAN	440,100	95,166	37,902	573,168	3.5
9	Edmonton International ALTA-ALB	467,684	15,123	30,192	512,999	-3.5
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	83,217	107,165	-	190,382	-8.8
11	St. John's NFLD-TN	109,265	68,345	6,862	184,472	1.6
12	Victoria International BC-CB	26,527	155,198	2,740	184,465	0.7
13	Québec QUE-QC	30,569	113,821	26,667	171,057	-2.3
14	Saskatoon SASK	71,437	67,990	109	139,536	-3.5
15	Regina SASK	73,417	63,894	102	137,413	-4.4
16	Thunder Bay ONT	73,986	49,687	-	123,673	-2.3
17	Kelowna BC-CB	-	70,344	-	70,344	8.4
18	Charlottetown PEI-IPÉ	12,928	54,025	3,104	70,057	12.7
19	London ONT	-	62,241	17	62,258	4.7
20	Moncton NB	18,985	41,306	-	60,291	13.3
21	Fredericton NB	20,921	37,807	28	58,756	-2.9
22	Yellowknife NWT-TNO	24,099	31,861	-	55,960	3.7
23	Saint John NB	17,132	37,232	8	54,372	-5.6
24	Prince George BC-CB	31,161	19,532	244	50,937	-8.6
25	Sudbury ONT	-	46,429	-	46,429	11.9
26	Deer Lake NFLD-TN	4,965	39,073	-	44,038	-4.3
27	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	43,081	-	43,081	3.1
28	Sydney NS-NÉ	-	40,806	45	40,851	3.3
29	Whitehorse YT-YUK	38,216	1,951	209	40,376	-0.8
30	Windsor ONT	-	39,837	-	39,837	-6.4
31	Sault Ste. Marie ONT	-	39,611	-	39,611	21.7
32	Toronto Island ONT	-	39,317	-	39,317	-6.4
33	Timmins ONT	-	36,257	-	36,257	-13.1
34	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	35,341	-	35,341	-3.3
35	Gander International NFLD-TN	-	27,370	3,753	31,123	-18.1
36	Sept-Îles QUE-QC	-	30,307	16	30,323	4.9
37	Prince Rupert BC-CB	17,847	12,049	-	29,896	-12.7
38	Nanaimo BC-CB	-	26,316	-	26,316	17.3
39	Thompson MAN	10,381	15,052	3	25,436	6.3
40	Goose Bay NFLD-TN	7,340	15,852	1,846	25,038	-5.2
41	Kamloops BC-CB	-	23,679	-	23,679	2.9
42	Castlegar BC-CB	-	22,504	-	22,504	-4.3
43	Terrace BC-CB	15,066	7,072	-	22,138	-0.7
44	North Bay ONT	-	21,225	-	21,225	-1.2
45	Val D'Or QUE-QC	3,333	17,876	-	21,209	-9.1
46	Campbell River BC-CB	-	20,903	3	20,906	3.7
47	Inuvik NWT-TNO	8,166	11,554	372	20,092	5.5
48	Rouyn QUE-QC	-	19,995	-	19,995	6.7
49	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	19,791	2	19,793	-0.8
50	Cranbrook BC-CB	-	19,185	-	19,185	-1.3
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		11,694,222	3,500,435	1,454,688	16,649,345	2.4
Total Canada		11,761,310	4,165,583	1,458,735	17,385,628	2.0

TABLEAU 4.1.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service - Troisième
trimestre 1992 (données provisoires)

TABLE 4.2.

Planned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - Third Quarters 1991 and 1992 (Preliminary data)

Sector/ Type of Service	Third Quarter 1991 Troisième trimestre	Third Quarter 1992 Troisième trimestre
Domestic	11,383,239	11,434,848
Transborder	3,279,484	3,346,837
Other International	2,385,896	2,603,943
Major Scheduled Services	11,533,761	11,761,310
Regional and Local		
Scheduled Services	4,126,705	4,165,583
Major Charter Services	1,388,153	1,458,735

Preliminary third quarter 1992 data showed a 2.0% increase in planned and deplaned passengers over the same quarter of the previous year. This is the third consecutive increase although much weaker than the 5.5% increase during the second quarter. These were the first increases since the third quarter of 1990. However, the passenger level (17.4 million) was still over a million below the third quarter 1988 level.

Table 4.2 shows that passenger levels increased, at least marginally, on all segments. Domestic and transborder traffic increased by 0.5% and 2.1% respectively. However, as has been the trend recently, other international traffic had the largest increase. It increased by 9.1% (218,000 passengers).

Furthermore, Table 4.2 shows that all three types of services had increases in traffic volume. Major scheduled services had a 2.0% increase. Other international sector traffic accounted for 61.0% of this increase although this sector only represented 16.0% of the major scheduled services traffic. Major charter services had the largest increase at 5.1% due to an 11.9% increase in domestic segment volume. The transborder market declined by 4.2% for the major charter services.

Half of the top 50 airports, had decreases in traffic volume. In the top 10 airports, only the three Alberta airports had declines in traffic volume. In the case of Calgary, scheduled traffic increased while charter declined by 40.0%. The largest drop at this airport was in domestic charter traffic which dropped by 24,155 passengers. At Edmonton International, charter traffic had the largest decline (12,640 passengers) but major scheduled traffic also declined (6,184 fewer passengers). Both major and regional and local scheduled traffic declined at Edmonton Municipal.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-53-3347).

TABEAU 4.2.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Troisièmes trimestres 1991 et 1992 (données provisoires)

Secteur/ Genre de service	Change Third Quarter 1992/1991 Variation troisième trimestre %
Intérieur	0.5
Transfrontalier	2.1
Autre international	9.1
Principaux services réguliers	2.0
Services réguliers régionaux et locaux	0.9
Principaux services d'affrètement	5.1

Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 révèlent une augmentation de 2,0% du nombre total des passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Bien que cette hausse soit plus faible que celle de 5,5% enregistrée au deuxième trimestre, elle représente néanmoins une troisième augmentation consécutive. Ces hausses étaient les premières à se produire depuis le troisième trimestre de 1990. Cependant, le nombre de passagers (17.4 millions) est demeuré à un million au-dessous du niveau atteint au troisième trimestre de 1988.

Le tableau 4.2 montre que le nombre de passagers s'est accru dans tous les secteurs. Le trafic intérieur et transfrontalier a augmenté de 0,5% et 2,1% respectivement. Toutefois, tel qu'a été la tendance récemment, le trafic autre international a subi la plus forte croissance, soit de 9,1% (218,000 passagers).

De plus, le tableau 4.2 indique des hausses du volume de trafic dans les trois genres de services. Les principaux services réguliers ont enregistré une augmentation de 2,0%. Le secteur autre international a compté pour 61,0% de cette hausse même si ce secteur ne représentait que 16,0% des principaux services réguliers. Les principaux services d'affrètement ont atteint la plus forte augmentation avec 5,1%. Ceci est attribuable à la hausse de 11,9% dans le volume de trafic intérieur. Le marché transfrontalier a signalé une baisse de 4,2% sur les principaux services d'affrètement.

La moitié des cinquante principaux aéroports ont rapporté des baisses dans le volume de trafic. Parmi les dix premiers aéroports, seuls les trois aéroports de l'Alberta ont déclaré des diminutions dans le volume de trafic. À Calgary, les services réguliers ont augmenté alors que les services d'affrètement ont diminué de 40,0%. La plus forte baisse des services d'affrètement, soit 24,155 passagers, est survenue dans le secteur intérieur. À l'aéroport international d'Edmonton, le volume de trafic sur les services d'affrètement a enregistré la plus forte baisse (12,640 passagers) mais les principaux services réguliers ont aussi diminué (6,184 passagers de moins). Les principaux services réguliers ainsi que les services réguliers régionaux et locaux ont tous deux enregistré des baisses à l'aéroport municipal d'Edmonton.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1992 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1991 Troisième trimestre	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Change 1992/1991 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	75 073	73 524	-2.1
2	Vancouver International BC-CB	34 033	34 309	0.8
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	19 882	21 233	6.8
4	Calgary International ALTA-ALB	10 047	9 613	-4.3
5	Winnipeg International MAN	6 478	7 447	15.0
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 634	6 729	1.4
7	Halifax International NS-NÉ	6 297	5 283	-16.1
8	Edmonton International ALTA-ALB	5 321	4 627	-13.0
9	Ottawa International ONT	1 700	1 826	7.4
10	St John's NLFD-TN	1 206	1 031	-14.5
11	Moncton NB	1 566	887	-43.4
12	Yellowknife NWT-TNO	636	582	-8.5
13	Iqaluit NWT-TNO	429	480	11.9
14	Goose Bay NFLD-TN	510	471	-7.6
15	Norman Wells NWT-TNO	326	273	-16.3
16	Whitehorse YUK	253	232	-8.3
17	Kuujuuaq QUE-QC	304	219	-28.0
18	Resolute Bay NWT-TNO	264	206	-22.0
19	Regina SASK	481	187	-61.1
20	Saskatoon SASK	266	186	-30.1
21	Thunder Bay ONT	185	169	-8.6
22	Inuvik NWT-TNO	224	163	-27.2
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	190	155	-18.4
24	Kuujuuarapik QUE-QC	140	148	5.7
25	Prince Rupert BC-CB	153	139	-9.2
26	Nanisivik NWT-TNO	155	137	-11.6
27	Cambridge Bay NWT-TNO	126	114	-9.5
28	La Grande Rivière QUE-QC	102	102	0.0
29	Québec QUE-QC	126	88	-30.2
30	Hall Beach NWT-TNO	89	87	-2.2
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		173 196	170 647	-1.5
Total Canada		174 145	171 356	-1.6

Preliminary third quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 1.6% from the same quarter of the previous year.

Only 7 of the top 30 airports had an increase in cargo volume. However, two major airports did have appreciable gains over the comparison period. Mirabel International had an overall gain of 6.8%. Most of this occurred on the domestic sector which increased by 60.7%. Transborder volume increased by 8.0% while other international declined by 1.2%. Winnipeg International had a 16.1% increase on the domestic sector and a 5.2% increase in transborder cargo volume. Pure cargo flights accounted for almost all of the increased activity at this airport.

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease, handling 1 549 fewer tonnes (-2.1%). At this airport, domestic and transborder segment cargo declined by 5.0% and 3.8% respectively, while other international cargo increased by 2.7%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Troisième trimestre 1992 (données provisoires)

Selon les données provisoires du troisième trimestre 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 1,6% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 7 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises. Cependant, deux aéroports ont enregistré des gains appréciables au cours de la période de référence. L'aéroport international de Mirabel a enregistré une hausse globale de 6,8%. La plus grande partie de cette augmentation, soit 60,7%, a eu lieu dans le secteur intérieur. Le volume des marchandises s'est accru de 8,0% dans le secteur transfrontalier alors que le volume autre international a diminué de 1,2%. À l'aéroport international de Winnipeg, le volume des marchandises a augmenté de 16,1% dans le secteur intérieur et 5,2% dans le secteur transfrontalier. Les vols uniquement à marchandises représentent presque la totalité de la croissance à cet aéroport.

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 1 549 tonnes de moins (-2,1%). À cet aéroport, le volume des marchandises dans les secteurs intérieur et transfrontalier ont baissé de 5,0% et 3,8% respectivement, alors que le volume des marchandises dans le secteur autre international a augmenté de 2,7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Third Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1991	Third Quarter 1992	Jan-Sept 1991	Jan-Sept 1992	Change Jan-Sept 1992/1991
Rank	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept.	Jan-sept.	Variation Jan-sept.
		No.-Nbre				%
1	Montréal - Toronto	251,390	254,980	841,070	826,400	-1.7
2	Toronto - Vancouver	216,830	215,790	486,080	516,240	6.2
3	Ottawa - Toronto	128,430	141,230	484,430	492,150	1.6
4	Calgary - Vancouver	114,400	110,090	291,800	301,980	3.5
5	Calgary - Toronto	117,260	108,600	281,370	274,100	-2.6
6	Toronto - Winnipeg	89,890	80,440	229,760	221,030	-3.8
7	Edmonton - Vancouver	79,250	77,930	214,250	219,310	2.4
8	Halifax - Toronto	89,430	76,600	218,630	206,020	-5.8
9	Edmonton - Toronto	77,960	71,430	183,510	179,120	-2.4
10	Montréal - Vancouver	55,360	52,840	131,500	142,190	8.1
11	Calgary - Edmonton	54,330	51,900	192,060	178,190	-7.2
12	Ottawa - Vancouver	38,870	43,850	101,880	115,980	13.8
13	Vancouver - Winnipeg	47,290	43,130	113,710	118,250	4.0
14	Thunder Bay - Toronto	40,830	42,700	127,650	135,100	5.8
15	Vancouver - Victoria	32,250	38,840	90,250	107,350	18.9
16	St. John's - Toronto	40,190	36,400	92,300	87,230	-5.5
17	Calgary - Montréal	30,460	32,470	75,110	76,120	1.3
18	Calgary - Winnipeg	28,100	31,700	83,110	89,630	7.8
19	Halifax - Montréal	29,670	30,410	86,540	85,270	-1.5
20	Halifax - Ottawa	29,550	27,770	86,150	79,210	-8.1
21	Calgary - Ottawa	26,100	26,500	66,410	66,530	0.2
22	Ottawa - Winnipeg	23,660	25,530	68,760	72,730	5.8
23	Saskatoon - Toronto	22,780	24,070	59,260	62,360	5.2
24	Prince George - Vancouver	24,810	23,950	77,410	78,710	1.7
25	Regina - Toronto	24,000	23,450	59,710	66,280	11.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,713,090	1,692,600	4,742,710	4,797,480	1.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,041,550	3,029,620	8,438,980	8,690,930	3.0

Preliminary third quarter 1992 data indicated that the top three domestic city-pairs were, as usual: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver and Ottawa-Toronto. The routes Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported increases of 1.4% and 10.0% respectively, while the city-pair Toronto-Vancouver showed a slight decrease of 0.5% from the third quarter 1991.

During this reference period, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3.0 million, down 0.4% compared to the same quarter in 1991. On a cumulative basis, January to September 1992, the total number of passengers totalled 8.7 million, up 3.0% from the same period of the previous year. For the top 25 city-pairs, a smaller increase was recorded (1.2%).

During the first nine months of 1992, nine of the top 25 city-pairs reported decreases varying from 1.5% for Halifax-Montréal to 8.1% for Halifax-Ottawa. The largest increases were recorded at Ottawa-Vancouver (13.8%), Vancouver-Victoria (18.9%) and Regina-Toronto (11.0%).

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1992, les trois premières paires de villes intérieures furent, comme d'habitude: Montréal-Toronto, Toronto-Vancouver et Ottawa-Toronto. Les trajets Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des hausses de trafic de 1,4% et 10,0% respectivement, alors que la liaison Toronto-Vancouver a subi une légère baisse de 0,5% par rapport au troisième trimestre de 1991.

Au cours de cette période de référence, le nombre total des passagers voyageant sur vols réguliers intérieurs s'est chiffré à 3.0 millions, une baisse de 0,4% par rapport au même trimestre de 1991. Sur une base cumulative, janvier à septembre 1992, on a rapporté un nombre total de 8.7 millions de passagers, une hausse de 3,0% par rapport à la même période de l'année précédente. Pour les 25 premières paires de villes, une croissance plus faible fut enregistrée, soit 1,2%.

Au cours des neuf premiers mois de 1992, neuf paires de villes parmi les 25 premières ont rapporté des baisses de trafic s'échelonnant de 1,5% pour Halifax-Montréal à 8,1% pour Halifax-Ottawa. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées à Ottawa-Vancouver (13,8%), Vancouver-Victoria (18,9%) et Regina-Toronto (11,0%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 7.

International Charter Passengers by Region, Third Quarters
1990 to 1992 (Preliminary Data)

Region	Third Quarter 1990 Troisième trimestre	Third Quarter 1991 Troisième trimestre	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	-	1,094	...	...	Afrique
Asia	-	-	1,295	...	...	Asie
Europe	729,665	542,625	622,409	-25.6	14.7	Europe
Southern	136,021	159,151	160,875	17.0	1.1	Sud
United States	302,379	268,211	259,781	-11.3	-3.1	États-Unis
Total	1,168,065	969,987	1,045,454	-17.0	7.8	Total

Preliminary third quarter international charter data for 1992 indicated that the number of passengers travelling on these services increased to 1,045,454, up 7.8% from the corresponding 1991 figure. After two years of decreases in international charter data, an increase was finally recorded in 1992.

Europe, with 622,409 passengers, was by far the most travelled charter region in this quarter. It was also the only region to report an impressive increase (14.7%) compared to a year earlier. This was clearly a comeback for Europe after a poor charter showing in 1991.

This resurgence in charter passengers to/from Europe was mainly a result of increased travel to the United Kingdom and France, which together represented 63.6% of the European charter market in this third quarter. The United Kingdom and France reported 209,200 and 186,798 passengers respectively; these passenger totals were 25.8% and 16.7% greater than the corresponding third quarter 1991 figures. Nationair made great headway into the United Kingdom market, increasing its operations by 77.3% to 103,871 passengers in the third quarter of 1992. Meanwhile, Canada 3000 Airlines operated new services to France, along with increased operations by Air Transat and Nationair.

Charter numbers for the United States region were always lowest in the third quarter of any year; the 1992 third quarter figure was characteristically low as well as marginally less than that of the preceeding year. Florida reported a 1.6% decrease to 135,328 passengers while California's charter market fell by 95.3% to 894 passengers in the third quarter of 1992. Nevada, however, enjoyed a 9.6% increase to 78,718 passengers.

The Southern region continued to increase from its post-deregulation low of 136,021 passengers in 1990. Some noteworthy market increases, in terms of passenger numbers, were: Columbia, up 7,783 to 8,233 passengers, Cuba, up 10,681 to 32,260 passengers and the Dominican Republic, up 5,137 to 44,436 passengers. On the other hand, Mexico reported a substantial decrease, down 16,729 passengers to 31,201 in the third quarter of 1992.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 7.

Passagers des vols nolisés internationaux par région
troisièmes trimestres 1990 à 1992 (données provisoires)

Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté à 1,045,454, une hausse de 7,8% comparé à la même période en 1991. Après deux années de baisses dans les données d'affrètements internationaux, une hausse a été finalement enregistrée en 1992.

L'Europe, avec 622,409 passagers, était de loin la région d'affrètements la plus populaire au cours de ce trimestre. Elle fut aussi la seule région à rapporter une hausse remarquable (14,7%) par rapport à une année plus tôt. Ceci représente pour l'Europe un retour après les faibles résultats d'affrètements de 1991.

Cette reprise dans le nombre de passagers nolisés en provenance et à destination de l'Europe est largement attribuable au nombre croissant de voyages vers le Royaume-Uni et la France qui, ensemble, ont représenté 63,6% du marché européen d'affrètement de ce troisième trimestre. Le Royaume-Uni et la France ont rapporté 209,200 et 186,798 passagers respectivement. Ces nombres de passagers étaient 25,8% et 16,7% supérieurs aux résultats correspondants du troisième trimestre de 1991. Nationair a fait d'énormes progrès sur le marché du Royaume-Uni, en augmentant ses opérations de 77,3% à 103,871 passagers au troisième trimestre de 1992. Pendant ce temps là, Canada 3000 a offert un nouveau service à destination de la France, suivi d'une hausse des services de Air Transat et Nationair.

Les nombres d'affrètements pour la région des États-Unis sont toujours plus bas au troisième trimestre de chaque année. Le nombre enregistré au troisième trimestre de 1992 est particulièrement bas et marginalement inférieur à celui de l'année précédente. La Floride a rapporté une baisse de 1,6% à 135,328 passagers alors que le marché nolisé de la Californie a chuté de 95,3% à 894 passagers au troisième trimestre de 1992. Cependant, le Nevada a connu une hausse de 9,6% à 78,718 passagers.

La région du Sud continue sa croissance par rapport à son faible niveau de post-déréglementation de 136,021 passagers en 1990. Certains marchés qui ont connu des hausses remarquables, en termes de nombre de passagers, furent: la Colombie, une hausse de 7,783 à 8,233 passagers, Cuba, une hausse de 10,681 à 32,260 passagers et la République Dominicaine, une hausse de 5,137 à 44,436 passagers. D'autres parts, le Mexique a rapporté une baisse substantielle, soit 16,729 passagers de moins pour atteindre 31,201 passagers au troisième trimestre de 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

April 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Avril 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 4

Vol. 25, N° 4

HIGHLIGHTS

- o Passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian Level I air carriers on international scheduled operations continued to grow in the first month of 1993. After the number of passengers carried in this market grew by 6% in 1992, they increased by 8% in January, 1993.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary third quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. The city-pairs Toronto-New York and Toronto-Chicago reported increases of less than 1% while Montréal-New York showed a decrease of 3% from the third quarter 1991.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicated that 66% of passengers carried on domestic scheduled services during the first half of 1992 travelled on discount fares, up from 63% in 1991.
- o In 1991, the estimated number of international scheduled air passengers totalled nearly 14 million, down more than 6% compared to a year earlier.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1992 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers internationaux a poursuivi sa croissance au premier mois de 1993. Après que le nombre de passagers transportés dans ce marché se soit accru de 6% en 1992, il a augmenté de 8% en janvier 1993.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Les paires de villes Toronto-New York et Toronto-Chicago ont enregistré des hausses inférieures à 1% alors que le trajet Montréal-New York a subi une baisse de 3% par rapport au troisième trimestre de 1991.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 66% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1992, comparativement à 63% en 1991.
- o En 1991, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux réguliers s'établissait à près de 14 millions, soit une baisse de plus de 6% par rapport à l'année précédente.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Ans Years of
d'excellence Excellence



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
January 1993, (Preliminary Data)

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1993 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	January	Change January 1993/1992	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	1993/1992	1993	1993/1992	
	Janvier	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,012	2.5	1,012	2.5	- Intérieur
- International	506	8.1	506	8.1	- International
- Total	1,518	4.3	1,518	4.3	- Total
Passengers - Charter	213	6.5	213	6.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,731	4.6	1,731	4.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 163 736	-7.6	1 163 736	-7.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 835 664	7.1	1 835 664	7.1	- International
- Total	2 999 400	0.9	2 999 400	0.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	503 355	9.4	503 355	9.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 502 755	2.0	3 502 755	2.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 971 420	2.7	4 971 420	2.7	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	638 542	13.7	638 542	13.7	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 609 963	3.9	5 609 963	3.9	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.3	...	60.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.8	...	78.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	62.4	...	62.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
- Scheduled	97 714	11.2	97 714	11.2	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	560	1.9	560	1.9	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	98 275	11.2	98 275	11.2	Total
Hours Flown	63	-3.1	63	-3.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	247 714	-2.0	247 714	-2.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian Level I air carriers on international scheduled operations continued to grow in the first month of 1993. After the number of passengers carried in this market grew by 6.4% in 1992, they increased by 8.1% in January, 1993.

For further information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers internationaux a poursuivi sa croissance au premier mois de 1993. Après que le nombre de passagers transportés dans ce marché se soit accru de 6,4% en 1992, il a augmenté de 8,1% en janvier 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Served Airports, November 1992 (Preliminary Data)

ank	Airports - Transport Canada Towers	November 1992
ang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre

1	Lester B. Pearson Int'l ONT	25,711
2	Vancouver Int'l BC-CB	21,488
3	Montréal/Dorval QUE-QC	16,522
4	Calgary Int'l ALTA-ALB	15,989
5	St. Hubert QUE-QC	13,004
6	Ottawa Int'l ONT	12,137
7	Abbotsford BC-CB	12,018
8	Boundary Bay BC-CB	11,937
9	Victoria Int'l BC-CB	11,615
10	Springbank ALTA-ALB	10,685
11	Thunder Bay ONT	10,448
12	Québec QUE-QC	10,360
13	Winnipeg MAN	9,824
14	Halifax Int'l NS-NÉ	8,864
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,523
16	Toronto/Buttonville ONT	7,459
17	Hamilton City ONT	6,749
18	Sault Ste. Marie ONT	6,629
19	Saskatoon SASK	6,559
20	Oshawa ONT	6,497
21	Toronto Island ONT	6,234
22	St. John's NFLD-TN	6,024
23	Pitt Meadows BC-CB	6,023
24	London ONT	5,903
25	St. Honoré QUE-QC	5,781
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		262,983
Total - Transport Canada Towers (56)/		369,218
Total - Tours de Transports Canada (56)		

In November 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.9% from November 1991. Itinerant movements decreased by 4.1% to 242,454 while total movements decreased by 16.8% to 126,764 compared to the same month in 1991.

In the first eleven months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.8% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 2.1% to 3,196,584 while local movements decreased by 9.5% to 1,757,200.

The largest percentage increase in November was 24.8% at St. Jean, Que. The largest decrease was 42.1% at Baie Comeau, Que.

For further information, please contact Peter Bailie
(819) 997-6185.

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, novembre 1992 (données provisoires)

Change November 1992/1991 Variation Novembre	Year-to- date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
%		%
1.1	302,988	2.0
3.9	268,914	0.6
5.1	182,252	-0.3
-7.2	190,054	-1.4
-28.7	172,299	-14.1
-4.2	146,166	-4.6
1.7	162,841	-1.3
-16.3	199,208	-9.9
-10.0	176,245	-0.3
-10.6	114,751	-14.6
-3.5	107,313	5.2
-6.5	116,468	-12.4
-12.1	129,959	-0.2
-1.0	104,730	0.2
-11.6	111,161	-4.0
-25.6	134,890	-13.3
3.8	96,222	-11.9
-13.8	75,794	21.9
-15.1	90,693	0.9
0.6	78,067	1.1
-18.1	96,533	-16.8
0.7	60,030	-5.8
12.2	92,429	-13.5
-11.0	97,764	-5.0
-36.0	93,839	2.1

-7.9 3.401.610 -4.2

-8.9 4.953.784 -4.8

Au cours du mois de novembre 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8,9% par rapport au mois de novembre 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 242,454, soit une diminution de 4,1% par rapport au mois de novembre 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 16,8% pour atteindre 126.764.

Au cours des onze premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4,8% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,196,584, soit une diminution de 2,1% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 9,5% pour s'établir à 1.757.200.

En novembre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St. Jean, Qué., soit 24,8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Baie Comeau, Qué., soit 42,1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Third Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1991	Third Quarter 1992
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre
1992	-		
1	Toronto - New York	206,690	208,190
2	Montréal - New York	85,980	83,380
3	Toronto - Chicago	80,950	81,290
4	Toronto - Los Angeles	71,120	71,820
5	Toronto - Boston	63,630	60,010
6	Vancouver - Los Angeles	67,070	59,340
7	Toronto - San Francisco	58,030	57,130
8	Vancouver - San Francisco	53,110	48,490
9	Toronto - Miami	55,840	45,660
10	Montréal - Miami	32,700	33,950
11	Calgary - Los Angeles	30,550	33,300
12	Vancouver - Seattle/Tacoma	30,790	32,390
13	Toronto - Tampa/St. Petersburg	31,380	31,660
14	Montréal - Los Angeles	29,330	30,450
15	Toronto - Philadelphia	24,760	27,300
16	Montréal - Chicago	28,670	26,780
17	Montréal - Boston	26,200	25,920
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,840	20,920
19	Montréal - San Francisco	19,420	20,890
20	Toronto - Atlanta	18,920	20,240
21	Halifax - Boston	21,880	19,870
22	Toronto - Washington/Baltimore	18,300	19,740
23	Vancouver - New York	20,550	19,660
24	Calgary - San Francisco	19,810	19,010
25	Montréal - Washington/Baltimore	14,610	18,000

Total of above city-pairs/
Total pour les paires
de villes ci-dessus

1,133,130

1,115,390

3,048,470

3,114,890

2.2

Total of all city-pairs/
Total pour toutes les
paires de villes

2,245,910

2,314,280

6,220,690

6,562,730

5.5

Preliminary third quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. The city-pairs Toronto-New York and Toronto-Chicago reported slight increases of 0.7% and 0.4% respectively, while Montréal-New York showed a decrease of 3.0% from the third quarter 1991.

During the first nine months of 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 6.6 million, up 5.5% compared to the same period last year. For the top 25 city-pairs, a smaller increase was recorded (2.2%). Of these top 25 city-pairs, eleven reported decreases varying from 0.4% for Toronto-Boston to 12.4% for Vancouver-New York.

The year-to-date change recorded for Toronto-Los Angeles (21.0%) was a result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991. However, Alaska Airlines stopped this service in July 1992 and the number of passengers between these cities reached in the third quarter 1992 returned to its third quarter 1991 level.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passages
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier
Troisième trimestre 1992 (données provisoires)

Jan-Sept 1991	Jan-Sept 1992	Change Jan-Sept 1992/1991
Jan-sept	Jan-sept	Variation Jan-sept
No.-Nbre		%
540,240	563,070	4.2
247,120	235,150	-4.8
224,610	227,650	1.4
176,070	212,960	21.0
174,100	173,430	-0.4
168,330	158,130	-6.1
139,130	141,050	1.4
130,070	122,800	-5.6
167,610	158,650	-5.3
122,130	122,720	0.5
86,450	99,500	15.1
67,200	68,520	2.0
136,370	150,230	10.2
65,950	72,010	9.2
65,960	73,830	11.9
72,900	71,330	-2.2
71,070	66,180	-6.9
62,400	61,650	-1.2
41,870	45,430	8.5
46,670	57,050	22.2
48,520	44,860	-7.5
59,880	56,200	-6.1
49,310	43,210	-12.4
45,430	46,540	2.4
39,080	42,740	9.4

Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Les paires de villes Toronto-New York et Toronto-Chicago ont enregistré de légères hausses de 0,7% et 0,4% respectivement, alors que le trajet Montréal-New York a subi une baisse de 3,0% par rapport au troisième trimestre de 1991.

Au cours des neuf premiers mois de 1992, le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 6.6 millions, une hausse de 5,5% par rapport à la même période de l'année précédente. Pour les 25 premières de villes, une hausse plus faible a été enregistrée, soit 2,2%. Parmi ces 25 principales paires de villes, onze ont rapporté des baisses allant de 0,4% pour Toronto-Boston à 12,4% pour Vancouver-New York.

La variation cumulative enregistrée à Toronto-Los Angeles (21,0%) est attribuable à l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991. Cependant, en juillet 1992, Alaska Airlines a abandonné ce service et le nombre de passagers atteint au troisième trimestre de 1992 entre ces deux villes est revenu à son niveau du même trimestre de l'année précédente.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

TABEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, deuxième trimestre 1992 (estimations provisoires)

Trimestre 1992 (estimations provisoires)									
Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	No. - Nbre ('000)	%	%						
Domestic									
									Intérieur
First quarter	3,091.3	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Premier trimestre
Second quarter	3,852.0	9.3	32.5	27.1	63.8	68.2	3.7	4.8	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,943.3	3.5	33.3	29.0	63.1	66.4	3.7	4.6	Année à ce jour
Southern services									
									Services secteur sud
First quarter	2,924.1	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Premier trimestre
Second quarter	3,662.6	9.9	31.1	26.0	65.1	69.0	3.8	5.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,586.7	3.9	31.9	27.9	64.3	67.2	3.8	4.8	Année à ce jour
Short-haul									
									Court-courrier
First quarter	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Premier trimestre
Second quarter	1,772.4	5.7	37.2	32.1	59.5	64.0	3.3	3.9*	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,335.0	3.4	36.5	32.9	60.3	63.1	3.2	4.1	Année à ce jour
Long-haul									
									Long-courrier
First quarter	1,361.5	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.0	Premier trimestre
Second quarter	1,890.2	14.9	24.8	20.4	70.8	73.7	4.4	6.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,251.7	4.8	27.0	22.9	68.5	71.5	4.4	5.6	Année à ce jour
Northern Services									
									Services secteur nord
First quarter	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Premier trimestre
Second quarter	189.4	-2.3	57.5	47.1	41.5	52.0	0.9	0.9	Deuxième trimestre
Year-to-date	356.6	-4.7	57.3	48.9	41.8	50.0	0.9	1.1	Année à ce jour

All estimates shown above (except those marked with an "***") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "***" indicates a coefficient between 10% and 25%.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "***") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "***" indique un coefficient entre 10% et 25%.

Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, deuxième trimestre 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	No. - Mbre ('000 000)	%				%			
Domestic									Intérieur
First quarter	3 636.4	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	4 941.3	15.3	26.4	21.8	69.6	72.6	4.0	5.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 577.7	6.3	28.4	24.2	67.6	70.5	4.0	5.3	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 496.4	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Premier trimestre
Second quarter	4 775.4	15.7	25.3	21.1	70.5	73.2	4.2	5.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 271.8	6.6	27.4	23.5	68.5	71.1	4.1	5.4	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Premier trimestre
Second quarter	779.9	7.1	35.0	29.9	61.8	66.1	3.2	4.0*	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 457.4	4.8	34.3	30.8	62.5	65.1	3.2	4.1	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 818.9	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.3	4.3	5.2	Premier trimestre
Second quarter	3 995.6	17.6	23.2	19.4	72.4	74.5	4.4	6.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 814.5	6.9	25.9	21.9	69.8	72.4	4.3	5.7	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Premier trimestre
Second quarter	165.9	2.9	53.8	42.8	45.3	56.4	1.0	0.8	Deuxième trimestre
Year-to-Date	305.9	0.5	53.4	44.9	45.7	54.1	1.0	1.0	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an "***") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "***" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "***") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "***" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

Discount Fare Utilization

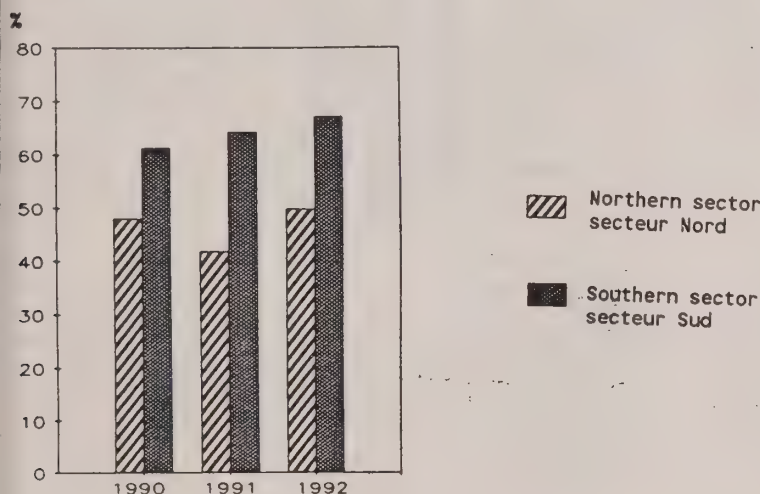
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicated that 66.4% of passengers carried on domestic scheduled services by level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1992. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 5.7 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.5%, up from 67.6% in 1991 (see Table 3.2).

At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1990-1992

Passengers
Passagers



In the southern sector, 67.2% of passenger traffic (representing 71.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1992. In 1991, the corresponding figures were 64.3% for passengers and 68.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.0% of the traffic during the first two quarters of 1992, up from 41.8% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 8.4 percentage points (45.7% to 54.1%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare

Utilisation des tarifs réduits

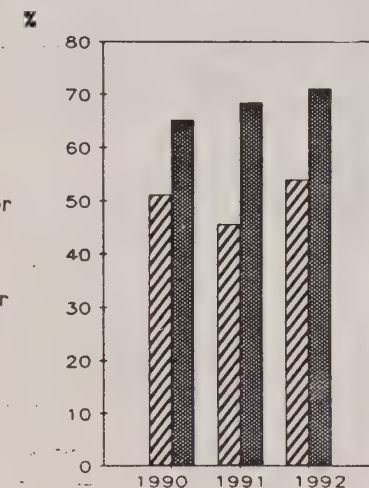
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 66,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1992. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 5,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67,6% en 1991 à 70,5% en 1992 (voir tableau 3.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 67,2% du trafic de passagers (représentant 71,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1992, comparativement à 64,3% et 68,5% respectivement en 1991. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,0% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1992, une hausse par rapport à 41,8% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 8,4 points de pourcentage (de 45,7% à 54,1%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

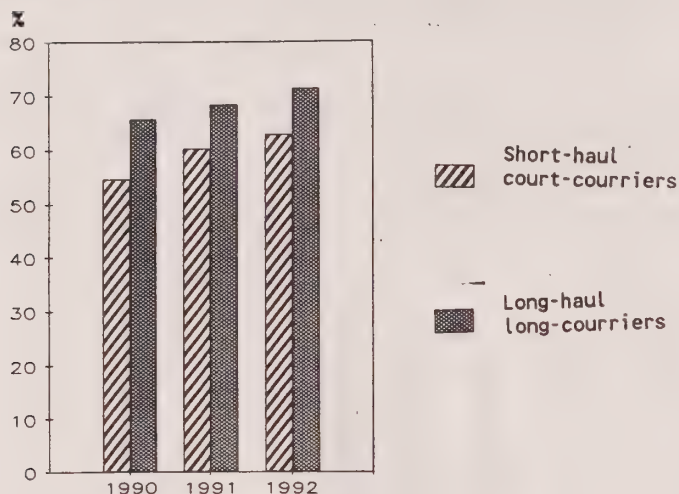
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela

utilization. During the first two quarters of 1992, discount carriage on long-haul services represented 71.5% of passenger volume and 72.4% of passenger-kilometres; this compared with 63.1% and 65.1%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1990-1992

Passengers
Passagers



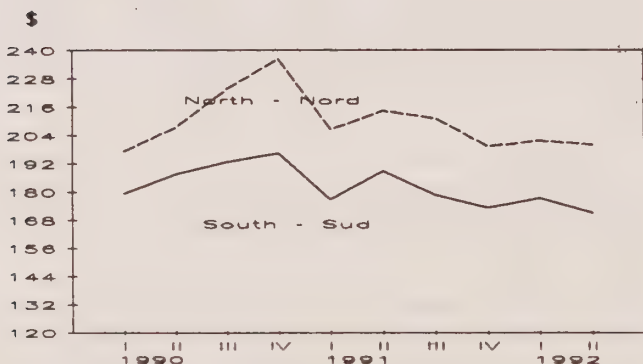
Average Fares

In the second quarter of 1992 the average of all domestic air fares was \$172, down 9.3% from the average of \$190 one year ago. Figure 3.3 shows that average fares in most categories continued the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990. The exception is northern (regulated) discount fares, which have risen for two consecutive quarters; however, these fares remain 2.1% below the level of the second quarter of 1991.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1990-1992

All Fares
Tous les tarifs

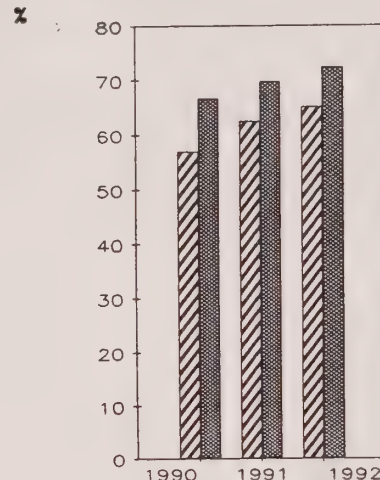


suggère que la distance est un élément important considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1992, passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 71,5% du volume de passagers et 72,4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,1% et 65,1% (voir figure 3.2).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, service court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



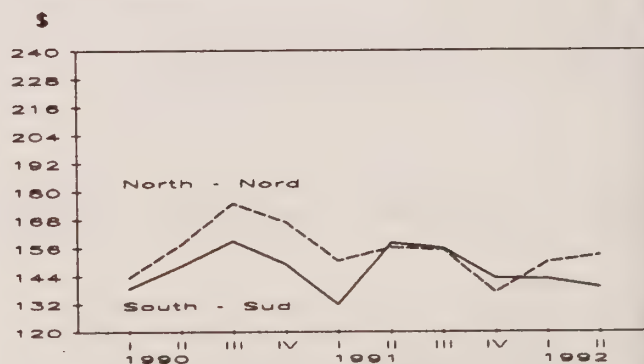
Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1992, la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs s'établissait à \$172, soit une baisse de 9,3% par rapport à la moyenne de \$190 enregistrée une année plus tôt. La figure 3.3 montre que les tarifs moyens dans la plupart des secteurs ont suivi la tendance à la baisse débutée depuis le troisième ou quatrième trimestre de 1990. Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont fait l'exception en augmentant pendant deux trimestres consécutifs. Cependant, ces tarifs sont restés 2,1% au-dessous du niveau atteint lors du deuxième trimestre de 1991.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1990-1992

Discount Fares
Tarifs réduits



The decrease in the average of all domestic air fares from last year in the second quarter was especially pronounced in the southern (deregulated) discount fares, which dropped 1.9%, from \$158 in 1991 to \$139 in 1992. In the northern (regulated) zone, discount fares in the second quarter were only 2.1% below the level of 1991. However, a sharp rise in the proportion of discount travel in the North led to a 6.7% increase in the average of all fares in this sector.

Notes

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
- DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in May 1993. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

La baisse dans la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs par rapport au deuxième trimestre de l'année précédente était prononcée particulièrement pour les tarifs réduits du secteur sud (déréglementé), lesquels ont diminué de 1,9%, de \$158 en 1991 à \$139 en 1992. Dans la zone du nord (réglementée), les tarifs réduits pour le deuxième trimestre étaient seulement 2,1% inférieurs au niveau de 1991. Néanmoins, une forte augmentation de la proportion des passagers voyageant à prix réduit dans le Nord a occasionné une baisse de 6,7% dans la moyenne de l'ensemble des tarifs dans ce secteur.

Notes

Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

- PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
- TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en mai 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1991 (Preliminary Data)

World Area	1990	1991	Change 1991/1990 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	185.6	203.9	9.9	Afrique (1)
Asia (2)	1,320.5	1,418.8	7.4	Asie (2)
Europe (3)	3,019.5	2,832.0	-6.2	Europe (3)
Pacific (4)	190.2	156.2	-17.9	Pacifique (4)
South (5)	998.0	910.4	-8.8	Sud (5)
United States (6)	9,090.7	8,340.1	-8.3	États-Unis (6)
Total	14,804.5	13,861.4	-6.4	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).
(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other islands adjacent thereto).
(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).
(5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).
(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1991, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 13.9 million, down 6.4% compared to a year earlier.

As shown in Table 5.1, four of the six regions (i.e. Europe, Pacific, South and United States) exhibited a decrease in their passenger volumes from/to Canada. The largest decrease originated from the transborder market (Canada-United States), with the absolute number of passengers declining by approximately 751,000 (-8.3%). Another market that experienced a noticeable decline in terms of absolute number of passengers was Canada-Europe, with a decrease of 187,500 passengers (-6.2%) in 1991 compared to 1990. The Canada-Asia market demonstrated the largest absolute growth, with an increase of 98,300 passengers.

The fluctuations in the scheduled international traffic were due both to internal and external conditions such as: the Persian Gulf crisis and the associated threat of terrorist attacks; the recessionary pressures in North America; the expanding economies in many countries of southeast Asia; the introduction of international scheduled services from/to Canada by Air India, Air Liberté and Jet Air during the second quarter of 1991; the introduction of Singapore Airlines' new transatlantic service to Toronto with stops in Vienna and Amsterdam during the second quarter of 1991; the suspension of operations from/to Canada by Lan Chile during the first quarter of 1991 and by Finnair and Scandinavian Airlines System (SAS) during the fourth quarter

TABEAU 5.1

Nombre estimatif de passagers aériens des vo
internationaux réguliers, selon la région du monde, 19
(données provisoires)

World Area	1990	1991	Change 1991/1990 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	185.6	203.9	9.9	Afrique (1)
Asia (2)	1,320.5	1,418.8	7.4	Asie (2)
Europe (3)	3,019.5	2,832.0	-6.2	Europe (3)
Pacific (4)	190.2	156.2	-17.9	Pacifique (4)
South (5)	998.0	910.4	-8.8	Sud (5)
United States (6)	9,090.7	8,340.1	-8.3	États-Unis (6)
Total	14,804.5	13,861.4	-6.4	Total

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Îles Canaries).
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes).
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

En 1991, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 13.9 millions, soit une baisse de 6,4% par rapport à l'année précédente.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers provenant ou à destination du Canada a diminué dans quatre des six régions (c.-à-d. Europe, Pacifique, Sud et États-Unis). C'est le marché transfrontalier (Canada-États-Unis) qui a affiché la plus forte baisse, alors que le nombre absolu de passagers a diminué d'environ 751,000 (-8,3%). Un autre marché qui a enregistré un important repli en termes du nombre absolu de passagers a été le marché Canada-Europe qui a connu une baisse de 187,500 passagers (-6,2%) en 1991 comparativement à 1990. Le marché Canada-Asie a enregistré la plus forte croissance absolue, avec une hausse de 98,300 passagers.

Les fluctuations dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes tels que: la crise du Golfe Persique et la menace associée aux attaques terroristes; les pressions de récession en Amérique du Nord; les économies en expansion dans plusieurs pays du Sud-est asiatique; l'inauguration de services internationaux réguliers en provenance ou à destination du Canada par Air India, Air Liberté et Jet Air au cours du deuxième trimestre de 1991; l'inauguration d'un nouveau service transatlantique de Singapore Airlines à Toronto avec des arrêts à Vienne et Amsterdam au cours du deuxième trimestre de 1991; l'arrêt des opérations en provenance ou à destination du Canada par Lan Chile au cours

En 1991, Qantas et Air New Zealand ont tous deux interrompu leurs services au Canada au cours du premier trimestre de 1991, résultat direct d'un accord commercial avec les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée (LACI); la signature de nouveaux accords de commercialisation internationaux entre Air Canada, LACI et des compagnies aériennes étrangères. Par exemple, Air Canada a commencé à exploiter des services conjoints avec Sabena Belgian World Airlines entre Toronto et Bruxelles et avec Royal Jordanian entre Toronto et Amman, alors que LACI a introduit des services conjoints avec Mandarin Airlines entre Vancouver et Taipei et avec Varig Brazilian Airlines entre Toronto et Sao Paulo/Rio de Janeiro.

Comme l'indique la figure 5.1, en 1991, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60,2% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 20,4% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 10,2% et le marché du Sud 6,6%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 5.1

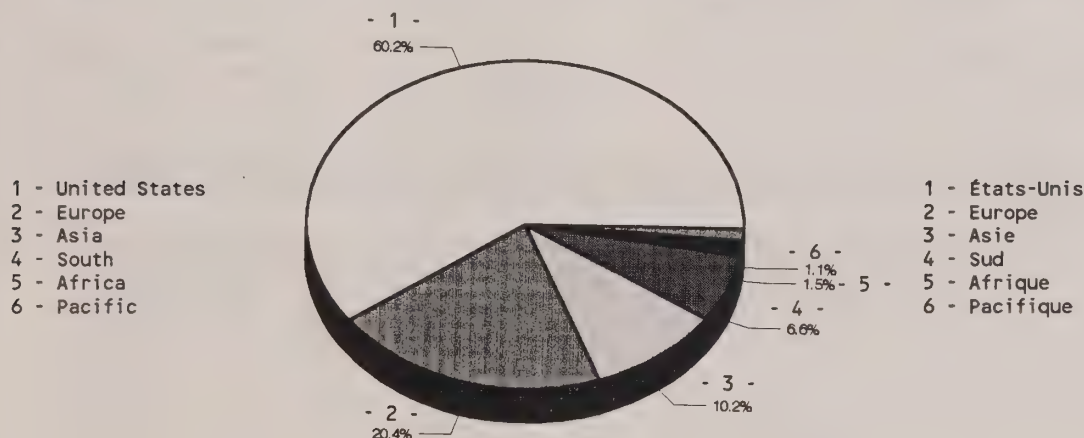
Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1991

Comme l'indique la figure 5.1, en 1991, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60,2% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 20,4% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 10,2% et le marché du Sud 6,6%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Comme l'indique la figure 5.1, en 1991, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60,2% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 20,4% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 10,2% et le marché du Sud 6,6%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1991



Il y a eu certains changements dans le volume du trafic international global depuis 1980 (voir figure 5.2). En 1980, 11,3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des trois années suivantes, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1990, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1990. En 1991, cette tendance était inversée, mais le trafic international régulier a néanmoins excédé le niveau de trafic atteint en 1989. La figure 5.3 montre qu'au cours des années, la répartition internationale des passagers a subi certaines variations. Entre 1980 et 1991, la part de marché pour ces passagers est passée de 67,6% à 60,2% pour les États-Unis, alors qu'elle a augmenté de 17,9% à 20,4% pour l'Europe et de 3,7% à 10,2% pour l'Asie. Pour les autres régions, la part s'est affaïssée légèrement, avec une perte de 1,6 point de pourcentage.

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis 1980 (voir figure 5.2). En 1980, 11,3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des trois années suivantes, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1990, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1990. En 1991, cette tendance était inversée, mais le trafic international régulier a néanmoins excédé le niveau de trafic atteint en 1989. La figure 5.3 montre qu'au cours des années, la répartition internationale des passagers a subi certaines variations. Entre 1980 et 1991, la part de marché pour ces passagers est passée de 67,6% à 60,2% pour les États-Unis, alors qu'elle a augmenté de 17,9% à 20,4% pour l'Europe et de 3,7% à 10,2% pour l'Asie. Pour les autres régions, la part s'est affaïssée légèrement, avec une perte de 1,6 point de pourcentage.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination,
Estimates, 1980-1991

('000,000)

Passengers - Passagers

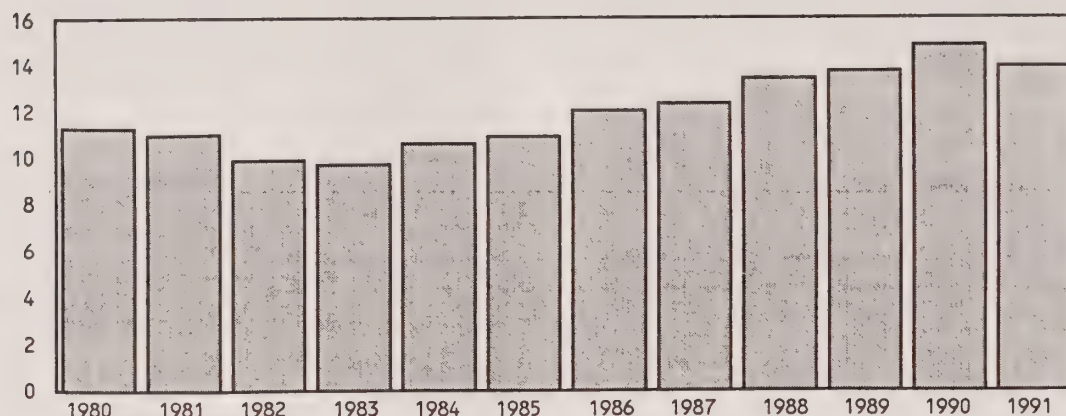


Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations, 1980-1991

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination,
Sector Market Share, 1980-1991

%

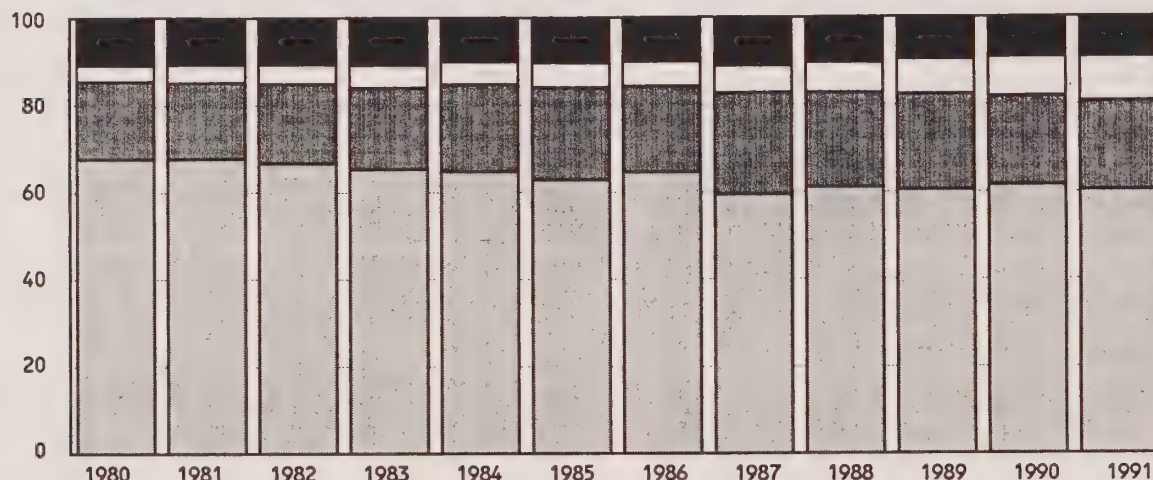


Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part de chaque secteur, 1980-1991

United States¹ - États-Unis¹ Europe Asia - Asie Others - Autres

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1991, the number of international scheduled passengers was 3.2 times larger than the 4.3 million international charter passengers. Figure 5.4 shows that from 1980 to 1991, the evolution of international scheduled traffic differed slightly from the evolution of international charter traffic. In 1980, the charter traffic was 22.6% of the scheduled traffic; by 1991, this proportion had increased to 31.3%.

Le trafic des vols internationaux réguliers dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1991, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux réguliers a été de 3,2 fois supérieur aux 4,3 millions de passagers sur vols d'affrètements aériens internationaux. La figure 5.4 montre que de 1980 à 1991, l'évolution du trafic des vols internationaux réguliers a légèrement différé de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1980, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 22,6% de celui des vols réguliers; en 1991, cette proportion s'établissait à 31,3%.

⁽¹⁾ It should be noted that prior to 1984, the traffic of Puerto Rico was included in the Southern market in these data.

⁽¹⁾ Il convient de noter qu'avant 1984, le trafic de destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1980-1991

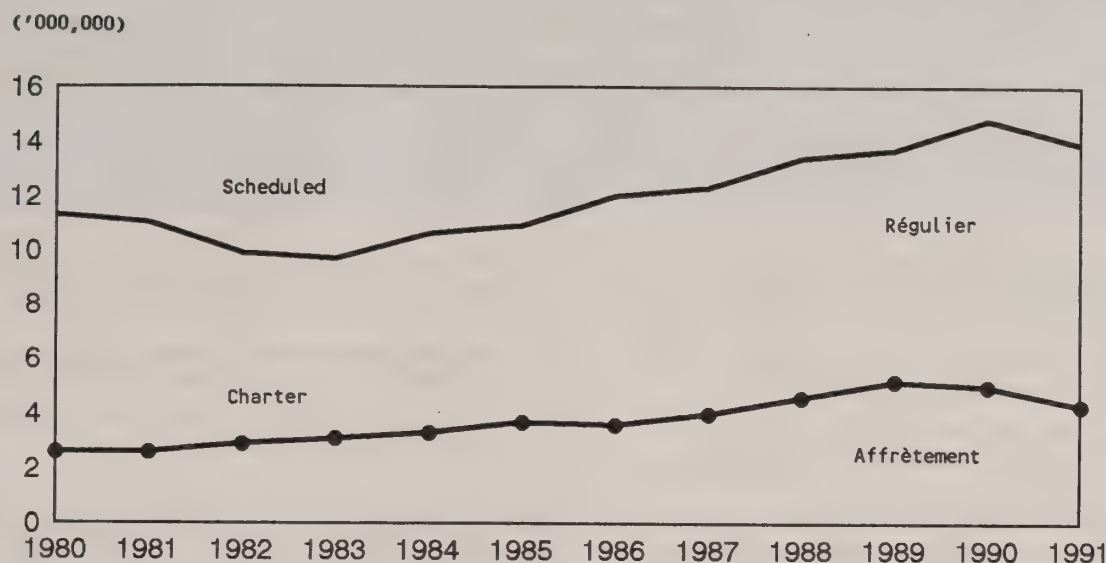


Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1980-1991

Table 5.2 presents the distribution of the total international traffic, by world area, between the international scheduled passengers and the international charter passengers in 1991. The results showed that the proportion of passengers for scheduled services outweighed the proportion of passengers for charter services in five of the six regions. The South was the only region in 1991 for which the charter passenger traffic (61.1%) accounted for more than the scheduled passenger traffic (38.9%).

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et les passagers qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1991. Les résultats ont montré que la proportion des passagers pour les services réguliers ont dépassé la proportion des passagers pour les services d'affrètement dans cinq des six régions. Le Sud était la seule région en 1991 pour laquelle le trafic de passagers des vols d'affrètement (61,1%) était supérieur au trafic de passagers des vols réguliers (38,9%).

Table 5.2

Distribution of International Scheduled Passengers and International Charter Passengers, by World Area, 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des passagers des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1991

World Area	Scheduled Passengers Passagers des vols réguliers	Charter Passengers Passagers des vols d'affrètement	Région du monde
	%		
Africa	99.8	0.2	Afrique
Asia	99.9	--	Asie
Europe	74.7	25.3	Europe
Pacific	100.0	-	Pacifique
South	38.9	61.1	Sud
United States	81.0	19.0	États-Unis
Total	76.2	23.8	Total

For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada • Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada • Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 5

Vol. 25, N° 5

HIGHLIGHTS

- o Passenger-kilometres flown on scheduled international routes by Canadian Level I air carriers during the first two months of 1993 were up 4% from the same months of 1992. However, these volumes are still down 15% from this period of 1990.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary data for 1992 shown that the major carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd.) and their affiliates reported a net loss of \$862 million, compared to a net loss of \$444 million in 1991.
- o Charter passenger-kilometres flown by fixed wing aircraft in the Canadian North dropped by 3% between 1988 and 1991, while goods tonne-kilometres increased by 16%.
- o The total number of accidents involving Canadian registered aircraft, decreased by 9% to 458 in 1991 compared to 502 in 1990.
- o 1991 aircraft movements for Lester B. Pearson International were used to make assessment of runway requirements.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Au cours des deux premiers mois de 1993, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons régulières internationales par les transporteurs canadiens de niveau I a augmenté de 4% par rapport aux mois correspondants en 1992. Cependant, ce nombre était encore inférieur de 15%, par rapport à la même période de 1990.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires de 1992 indiquent que les transporteurs principaux (Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Limitée) et leurs affiliés ont déclaré une perte nette de \$862 millions, comparé à une perte nette de \$444 millions en 1991.
- o Le nombre de passagers-kilomètres des vols d'affrètement réalisés par les aéronefs à voilure fixe dans le Nord du Canada a diminué de 3% entre 1988 et 1991 alors que les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 16%.
- o Le nombre total d'accidents impliquant les aéronefs canadiens enregistrés a atteint 458 en 1991 comparativement à 502 en 1990, soit une baisse de 9%.
- o Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs de 1991 pour l'aéroport international Lester B. Pearson furent utilisées lors de l'évaluation des besoins en pistes.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
February 1993, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	February	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	February	1993	Year-to-Date	
	Février	1993/1992 Février Variation	Cumulatif	1993/1992 Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	967	2.2	1,979	2.4	- Intérieur
- International	445	-1.5	951	3.4	- International
- Total	1,412	1.0	2,930	2.7	- Total
Passengers - Charter	204	-6.4	417	-0.2	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,636	0.0	3,347	2.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled	1 054 321	-10.0	2 218 065	-8.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 530 418	-0.6	3 366 082	3.5	- International
- Total	2 584 740	-4.7	5 584 148	-1.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	477 813	-4.2	981 168	2.3	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 062 554	-4.6	6 565 316	-1.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 301 763	-4.5	9 273 184	-0.8	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	565 270	-3.7	1 203 812	4.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	4 867 034	-4.4	10 476 997	-0.2	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.1	...	60.2	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	84.5	...	81.5	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	62.9	...	62.7	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	103 387	7.5	201 102	9.3	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	724	16.7	1 284	9.7	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	104 112	7.5	202 387	9.3	Total
Hours Flown	56	-9.7	119	-6.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	215 518	-9.7	463 232	-5.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Passenger-kilometres flown on scheduled international routes by Level I air carriers during the first two months of 1993 were up 3.5% from the same months of 1992. However, these volumes are still down 14.7% from this period of 1990, when Level I consisted of only Air Canada and CAIL. Domestic passenger-kilometres continued to decrease in this period of 1993, and were 19% below the volumes reported in the first two months of 1990.

Au cours des deux premiers mois de 1993, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons régulières internationales par les transporteurs aériens de niveau I a augmenté de 3,5% par rapport aux mois correspondants en 1992. Cependant, ce nombre était encore inférieur de 14,7%, par rapport à la même période de 1990, alors que le niveau I comprenait seulement Air Canada et LACI. Le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a continué à décroître au cours de cette période de 1993, et était de 19% au-dessous du nombre déclaré au cours des deux premiers mois de 1992.

For further information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Operational and Financial Statistics for Major Canadian Air Carriers and their Affiliates, 1992 (Preliminary Data)

	1991	1992	Change 1992/1991 Variation	
	('000)	('000)	%	
Scheduled Services				Services réguliers
Passengers	24,774	25,102	1.3	Passagers
Passengers-kilometres	41,965,264	44,334,086	5.6	Passagers-kilomètres
Available Seat-kilometres	66,111,160	69,314,039	4.8	Sièges-kilomètres disponibles
Passenger Revenue (\$)	5,114,656	5,143,058	0.6	Recettes des passagers (\$)
	(\$'000)	(\$'000)		
All Services				Tous les services
Operating Revenue	6,064,075	6,121,420	0.9	Recettes d'exploitation
Operating Expenses	6,370,338	6,583,467	3.3	Dépenses d'exploitation
Operating Income	(306,264)	(462,047)	50.9	Revenu d'exploitation
Tax Provision	(176,389)	3,005	...	Provisions aux fins de l'impôt
Net Income	(444,435)	(861,744)	93.9	Revenu net

The major Canadian air carriers are Air Canada and Canadian Airlines International Ltd (CAIL). The data in Table 2 is a year to date summary of the four quarters of 1991 and 1992.

As is evident in the table, the major carriers and affiliates flew about 6% more scheduled passenger-kilometres in 1992 than 1991, but generated roughly the same revenue from scheduled passenger services, and from their operations as a whole.

The net loss of these carriers increased by 94% to \$861.7 million, partly as a result of their operating performance, and partly because a tax refund was not claimed in 1992. The tax refund in 1991 was \$176 million. Air Canada accounted for \$453.9 million of the loss, while CAIL accounted for \$385 million. In proportion to each other, the losses are similar to 1991.

In 1992, the Air Canada Connectors consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The CAIL Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

In 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for most of 1991. Also, Inter-Canadien was part of the Canadian Partners in all of 1992, while it was not during the first half of 1991. Therefore, there was substantial growth in the size of the CAIL network and some reduction in size for the Air Canada affiliate network.

For further information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

TABEAU 2.

Statistiques opérationnelles et financières des principaux transporteurs aériens canadiens et leurs affiliés, 1992 (données provisoires)

Les principaux transporteurs aériens canadiens sont Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données présentées dans le tableau 2 représentent un sommaire cumulatif des quatre trimestres de 1991 et 1992.

Tel que démontré dans le tableau, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les vols réguliers par les principaux transporteurs et leurs affiliés a été d'environ 6% plus élevé en 1992 qu'en 1991. Toutefois, les recettes générées de leurs services réguliers de passagers et de l'ensemble de leurs activités ont été à peu près les mêmes.

La perte nette de ces transporteurs s'est accrue de 94% pour se chiffrer à \$861.7 millions. Cette perte s'explique en partie par le rendement de leurs activités et en partie parce que le remboursement d'impôt n'a pas été réclamé en 1992. Le remboursement d'impôt s'établissait à \$176 millions en 1991. La perte d'Air Canada s'élevait à \$453.9 millions, alors que celle de LACI atteignait \$385 millions. Proportionnées l'une à l'autre, les pertes sont semblables à celles de 1991.

En 1992, le réseau de transporteurs d'Air Canada était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1992, le réseau de transporteurs partenaires de LACI était constitué de Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

En 1992, Ontario Express a servi les routes transfrontalières qui étaient exploitées par Air Toronto en tant que transporteur d'apport pour Air Canada pendant la plus grande partie de l'année 1991. Aussi, Inter-Canadien faisait partie des partenaires de LACI en 1992 contrairement aux premiers six mois de 1991. Par conséquent, on a observé un accroissement substantiel de la grandeur du réseau d'affiliés de LACI et une diminution de celui d'Air Canada.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Charter Activity in the Canadian North, Canadian Air Carriers, Levels I - IV, Fixed Wing Aircraft, 1988-1991

	1991	Change 1991/198 Variation
%		
Canada		
Passengers	685,538	-10.1
Passenger-kilometres	244,700,578	-3.0
Goods carried (Kg)	60,789,602	-15.5
Goods tonne-kilometres	32,459,468	10.2
Hours flown	234,422	-2.1
Total charter revenue (\$)	158,530,480	12.7
Newfoundland		
Passengers	13,007	-0.3
Passenger-kilometres	3,966,184	0.2
Goods carried (Kg)	2,235,465	184.0
Goods tonne-kilometres	509,671	144.6
Hours flown	5,899	28.5
Total charter revenue (\$)	3,833,668	24.5
Quebec		
Passengers	151,332	1.2
Passenger-kilometres	72,164,562	21.7
Goods carried (Kg)	5,618,288	0.6
Goods tonne-kilometres	2,194,255	107.9
Hours flown	39,646	2.6
Total charter revenue (\$)	31,718,485	41.9
Ontario		
Passengers	113,984	-32.5
Passenger-kilometres	14,853,111	-51.9
Goods carried (Kg)	7,236,914	-62.1
Goods tonne-kilometres	4,170,736	-41.9
Hours flown	44,619	-5.3
Total charter revenue (\$)	26,439,235	-3.1
Manitoba		
Passengers	85,788	19.0
Passenger-kilometres	24,701,934	2.6
Goods carried (Kg)	7,241,425	-42.2
Goods tonne-kilometres	5,073,245	-8.8
Hours flown	32,209	5.9
Total charter revenue (\$)	17,497,477	-1.6
Saskatchewan		
Passengers	110,280	-1.0
Passenger-kilometres	43,895,020	-7.1
Goods carried (Kg)	4,972,293	17.1
Goods tonne-kilometres	1,014,897	45.2
Hours flown	27,478	18.0
Total charter revenue (\$)	14,488,505	25.7

TABLEAU 3.

Activités des affrètements dans le Nord du Canada, Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I - IV, Aéronefs à voilure fixe, 1988-1991

Canada	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	
Terre-Neuve	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	
Québec	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	
Ontario	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	
Manitoba	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	
Saskatchewan	
Passagers	
Passagers-kilomètres	
Marchandises transportées (Kg)	
Tonnes-kilomètres de marchandises	
Heures de vol	
Recettes totales des affrètements (\$)	

TABLE 3.

Charter Activity in the Canadian North, Canadian Air Carriers, Levels I - IV, Fixed Wing Aircraft, 1988-1991 (Concl'd)

	1991	Change 1991/1988 Variation
Alberta		
Passengers	30,408	1.6
Passenger-kilometres	6,450,197	-5.6
Goods carried (Kg)	360,350	-28.7
Goods tonne-kilometres	42,838	-50.5
Hours flown	18,182	-0.2
Total charter revenue (\$)	6,773,548	33.4
British Columbia		
Passengers	35,015	117.7
Passenger-kilometres	14,738,389	182.2
Goods carried (Kg)	6,048,468	37.6
Goods tonne-kilometres	2,740,958	81.0
Hours flown	16,094	110.7
Total charter revenue (\$)	9,966,643	133.6
Yukon Territories		
Passengers	9,557	-26.7
Passenger-kilometres	2,559,454	-34.0
Goods carried (Kg)	292,481	-51.7
Goods tonne-kilometres	103,239	-42.8
Hours flown	4,376	-26.9
Total charter revenue (\$)	2,682,855	-17.8
Northwest Territories		
Passengers	136,167	-27.7
Passenger-kilometres	61,371,727	-12.6
Goods carried (Kg)	26,783,918	10.8
Goods tonne-kilometres	16,609,629	28.8
Hours flown	45,919	-27.8
Total charter revenue (\$)	45,130,064	-1.7

TABLEAU 3.

Activités des affrètements dans le Nord du Canada, Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I - IV, Aéronefs à voilure fixe, 1988-1991 (Fin)

	Change 1991/1988 Variation
Alberta	
Passagers	1.6
Passagers-kilomètres	-5.6
Marchandises transportées (Kg)	-28.7
Tonnes-kilomètres de marchandises	-50.5
Heures de vol	-0.2
Recettes totales des affrètements (\$)	33.4
Colombie-Britannique	
Passagers	117.7
Passagers-kilomètres	182.2
Marchandises transportées (Kg)	37.6
Tonnes-kilomètres de marchandises	81.0
Heures de vol	110.7
Recettes totales des affrètements (\$)	133.6
Territoires du Yukon	
Passagers	-26.7
Passagers-kilomètres	-34.0
Marchandises transportées (Kg)	-51.7
Tonnes-kilomètres de marchandises	-42.8
Heures de vol	-26.9
Recettes totales des affrètements (\$)	-17.8
Territoires du Nord-Ouest	
Passagers	-27.7
Passagers-kilomètres	-12.6
Marchandises transportées (Kg)	10.8
Tonnes-kilomètres de marchandises	28.8
Heures de vol	-27.8
Recettes totales des affrètements (\$)	-1.7

Data in Table 3 represents charter activity which occurred in the north (i.e. the National Transportation Agency designated area). This covers the area of north of the 50th parallel (east of Manitoba), north of the 55th parallel (west of Saskatchewan), and north of an area beginning between these two latitudes (in Manitoba and Saskatchewan).

Between the years 1988 to 1991, total revenue for the Canadian north increased by 13%, while most other data showed decreases. In general, the average distance travelled by enplaned goods increased. This is evident in that goods tonne-kilometres increased while enplaned goods dropped. Geographically, the data showed a wide range of fluctuations.

For further information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les données dans le tableau 3 représentent les activités des affrètements qui sont survenues dans le Nord (c.-à-d. la région désignée par l'Office national des transports). Ceci englobe la région située au nord du 50ième parallèle (à l'est du Manitoba), au nord du 55ième parallèle (à l'ouest de la Saskatchewan), et au nord d'une région commençant entre ces deux latitudes (au Manitoba et en Saskatchewan).

Entre les années 1988 et 1991, les recettes totales pour le Nord du Canada ont augmenté de 13%, alors que la plupart des autres données ont montré des baisses. En général la distance moyenne parcourue par les marchandises embarquées s'est accrue. Ceci est évident puisque le volume des tonnes-kilomètres de marchandises a augmenté alors que le volume des marchandises embarquées a diminué. Au niveau géographique, on a observé de nombreuses fluctuations.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 4.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, 1992 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Total	Change 1992/1991	Itinerant	Local
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Totaux	Variation	Itinérants	Locaux
			%		
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	327,519	1.6	327,519	-
2	Vancouver Int'l. BC-CB	289,904	0.6	289,904	-
3	Boundary Bay BC-CB	208,107	-10.7	79,843	128,264
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	205,215	-1.8	200,673	4,542
5	Montral/Dorval QUE-QUE	197,450	-	197,446	4
6	Victoria Int'l. BC-CB	186,294	-1.4	113,545	72,749
7	St. Hubert QUE-QUE	181,627	-13.4	69,770	111,857
8	Abbotsford BC-CB	169,905	-3.0	63,598	106,307
9	Ottawa Int'l. ONT	160,444	-1.4	122,813	37,631
10	Toronto/Buttonville ONT	141,787	-13.2	64,761	77,026
11	Winnipeg MAN	139,860	0.1	104,481	35,379
12	Quebec QUE-QUE	124,968	-11.4	99,458	25,510
13	Springbank ALTA-ALB	122,179	-15.1	35,559	86,620
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	118,559	-4.4	116,060	2,499
15	Thunder Bay ONT	112,299	3.3	54,190	58,109
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	112,281	-0.2	91,053	21,228
17	London ONT	103,708	-4.2	57,666	46,042
18	Hamilton City ONT	102,571	-10.4	43,234	59,337
19	Toronto Island ONT	101,374	-17.0	55,788	45,586
20	Pitt Meadows BC-CB	97,131	-14.3	42,491	54,640
21	St. Honoré QUE-QUE	96,838	3.0	45,925	50,913
22	Sudbury ONT	96,477	-7.7	51,173	45,304
23	Saskatoon SASK	96,213	-1.0	58,716	37,497
24	Waterloo-Guelph ONT	85,289	-4.4	46,903	38,386
25	St. Andrews MAN	84,897	-24.0	24,884	60,013
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		3,662,896	-5.6	2,457,453	1,205,443
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		5,261,935	-5.0	3,415,789	1,846,146

Preliminary annual figures show that the 56 Canadian airports with Transport Canada control towers recorded 5,261,935 take-offs and landings during 1992 compared to 5,540,273 in 1991, a decrease of 5.0% (278,338 movements). This decrease was the result of a 10.1% drop in local movements and 2.1% decline in itinerant traffic.

Lester B. Pearson International and Vancouver International again led all airports in total activity. However, even with their modest increases, they were still well below activity levels recorded five years earlier.

General aviation seems to have endured the largest drop in 1992, as indicated by the double-digit percentage decreases shown above at those airports which predominate in this type of activity. Further details will be forthcoming when the Aircraft Movement Statistics Annual Report (TP577) becomes available in May.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 4.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
1992 (données provisoires)

D'après les chiffres annuels provisoires, les 56 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle ont enregistré 5,261,935 décollages et atterrissages en 1992, comparativement à 5,540,273 en 1991, une diminution de 5,0% (278,338 mouvements). Cette diminution fut le résultat d'une baisse de 10,1% des mouvements locaux et 2,1% du trafic itinérant.

Les aéroports internationaux Lester B. Pearson et de Vancouver ont encore dépassé tous les aéroports quant au total des activités. Cependant, même avec leurs légères augmentations, ils étaient encore bien au-dessous dans tous les niveaux d'activités déclarés depuis les cinq dernières années.

L'aviation générale semble avoir connu la plus grande baisse en 1992, tel qu'indiqué par les forts pourcentages de diminution indiqués ci-haut, pour les aéroports prédominants dans ce genre d'activités. De plus amples détails seront disponibles dans le Rapport annuel des statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP577), lequel doit paraître en mai.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 5.

Comparison of Canadian Registered Civil Aircraft With a Valid Certificate of Airworthiness, 1989, 1990 and 1991

	1989	1990	Change 1990/1989 Variation %
Total Aircraft			
Number	17,045	16,121	-5.4
Hours Flown	3,737,123	3,410,802	-8.7
Private Aircraft			
Number	12,239	11,517	-5.9
Hours Flown	761,392	686,324	-9.9
Hours/Aircraft	62	60	-4.2
Commercial Aircraft			
Number	4,524	4,359	-3.6
Hours Flown	2,848,561	2,620,259	-8.0
Hours/Aircraft	630	601	-4.5
State Aircraft			
Number	282	245	-13.1
Hours Flown	127,170	104,219	-18.0
Hours/Aircraft	451	425	-5.7
Accidents			
Number ¹	488	502	2.9
Hours/Accidents	7,658	6,794	-11.3
Accidents/10,000 Hours	1.31	1.47	12.7

Source: ¹ Transportation Safety Board of Canada

The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness increased by 2.1% to 16,455 in 1991. Hours flown by these aircraft decreased by 3.2% to 3,300,926, the second consecutive decrease in activity following 3 years of gains from 1987 to 1989.

The number of private aircraft increased by 1.6% in 1991 although their hours flown decreased slightly to 679,497. This was the lowest total hours reported since 1979 when private aircraft were shown separately. The average utilization of 58 hours per aircraft was a continuation of the trend which showed private rates decreasing from over 100 hours per aircraft prior to 1982.

Commercial aircraft activity exhibited similar characteristics; increased numbers of aircraft reporting and decreased activity. The number of aircraft increased by 2.8% to 4,479 while the hours flown decreased by 4.1% to 2,513,724. This represented over 100,000 hours of reduced commercial activity in 1991. Although the average utilization of 561 hours per aircraft was the lowest recorded in the last 5 years, commercial rates continued to follow a cyclical pattern around the long term average of 555 hours per aircraft.

The total number of accidents decreased by 8.8% to 458 in 1991 compared to 502 in 1990. This decrease in the total number of accidents combined with the decrease in the total hours flown produced an accident rate of 1.39 accidents per 10,000 hours flown; 5.7 percent lower than the previous year.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 5.

Comparaison des aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité, 1989, 1990 et 1991

	1991	Change 1991/1990 Variation %	
Aéronef total			
Nombre	16,455	2.1	
Heures de vol	3,300,926	-3.2	
Aéronef privé			
Nombre	11,704	1.6	
Heures de vol	679,497	-1.0	
Heures/aéronef	58	-2.6	
Aéronef commercial			
Nombre	4,479	2.8	
Heures de vol	2,513,724	-4.1	
Heures/aéronef	561	-6.6	
Aéronef de l'état			
Nombre	272	11.0	
Heures de vol	107,705	3.3	
Heures/aéronef	396	-6.9	
Accidents			
Nombre ¹	458	-8.8	
Heures/accidents	7,207	6.1	
Accidents/10,000 heures	1.39	-5.7	

Source: ¹ Bureau de la sécurité des transports du Canada

Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat de navigabilité (CdN) a atteint 16,455 en 1991, soit une hausse de 2,1%. Les heures de vols effectués par ces aéronefs ont diminué de 3,2% pour atteindre 3,300,926, ce qui représente la deuxième diminution consécutive après trois années d'augmentation de 1987 à 1989.

Le nombre d'appareils privés a augmenté de 1,6% en 1991 même si les heures ont subi une légère baisse, pour se chiffrer à 679,497. Ce nombre représente le plus faible total depuis 1979, quand les aéronefs privés étaient présentés séparément. La tendance à la baisse de l'utilisation moyenne par aéronef s'est poursuivie en 1991 pour atteindre 58 heures; avant 1982, le taux d'utilisation par aéronef privé s'élevait à plus de 100 heures.

Les activités des aéronefs commerciaux ont démontré des caractéristiques similaires; une augmentation du nombre d'aéronefs et une baisse des activités. Le nombre d'aéronefs a augmenté de 2,8% à 4,479, alors que les heures de vols ont diminué de 4,1% à 2,513,724. Ceci représentait plus de 100,000 heures de réduction de l'activité commerciale en 1991. Bien que l'utilisation moyenne de 561 heures par aéronef soit la plus faible qui ait été enregistrée au cours des cinq dernières années, les taux d'utilisation des aéronefs commerciaux ont continué de suivre une tendance cyclique autour de la moyenne de long terme, qui s'établit 555 heures par aéronef.

Le nombre total d'accidents a atteint 458 en 1991 comparativement à 502 en 1990, soit une baisse de 8,8%. Cette diminution du nombre total d'accidents combinée à la diminution du nombre total d'heures de vols, a résulté en une baisse de 5,7% du taux d'accidents par rapport à l'année précédente pour se chiffrer à 1,39 accidents par 10,000 heures de vol que l'année précédente.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

Total 1991 Aircraft Movements at Lester B. Pearson International Airport, Analyzed by Take-off Distance for Each Aircraft Type.

As an example of the utility of the aircraft movement statistics (AMS) database, a statistical analysis of runway use was made to determine an optimal runway length at Lester B. Pearson Intl. Would the results add weight to the decision to build a new 8,500 feet (2,591 metres) runway at Lester B. Pearson?

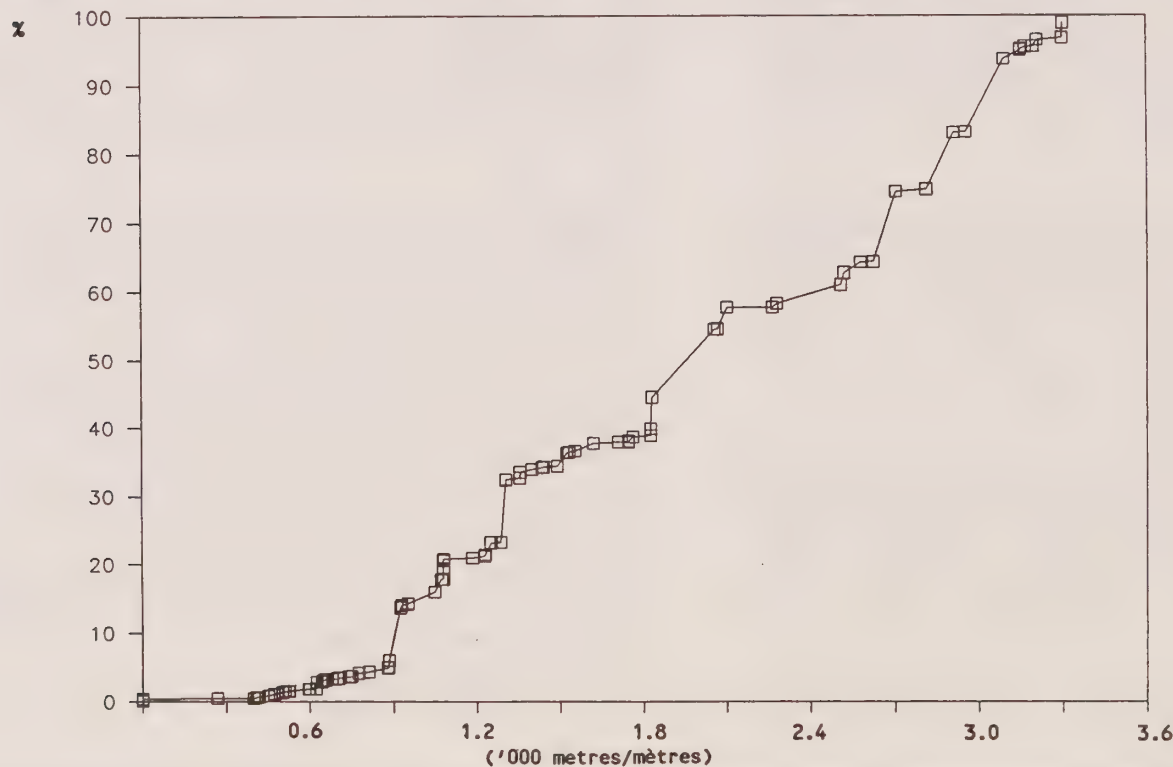
The AMS lists the aircraft type for each itinerant take-off and landing at an airport. Since the take-off distance for each aircraft type is known, the AMS data can be used as an objective starting point to make assessments of runway requirements, based on current runway use.

Each aircraft type was assigned a take-off distance based on information from "Jane's All the World's Aircraft". The U.S. Federal Air Regulations balanced field length for take-off on an ISA (International Standard Atmosphere) standard day was used, where listed. If it was not available, the take-off distance to clear a fifty foot obstacle (15.24 metres) was used. For aircraft with several models, the one with the longest listed take-off distance was chosen.

Figure 1 was generated by sorting the aircraft movements at Pearson International by the take-off distance for each aircraft type. The figure shows the cumulative percentage of the 1991 aircraft movements that could use a runway of any given length. For example the graph shows that a runway of 4,000 feet (1 219 metres) could handle up to 20% of the 1991 aircraft traffic mix. An 11,000 foot (3 353 metres) runway could handle 100% of the 1991 traffic mix, that is it is sufficient for any current aircraft type.

Figure 1

Cumulative Percentage of Aircraft Movements, by Take-off Distance required at Lester B. Pearson International Airport 1991



Total des mouvements d'aéronefs en 1991 à l'aéroport international Lester B. Pearson, analysé selon la distance au décollage pour chaque genre d'aéronef

Afin de montrer une autre utilité des Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (SRMA), une analyse sur l'utilisation des pistes a été effectuée pour déterminer une longueur de piste optimale à l'aéroport Lester B. Pearson. Est-ce que les résultats vont supporter la décision de construire une nouvelle piste de 8,500 pieds (2 591 mètres) à Lester B. Pearson?

Les SRMA fournissent le genre d'aéronef pour chaque atterrissage et décollage itinérant à un aéroport. Puisque la distance de décollage est connue pour chaque genre d'aéronef, les données des SRMA peuvent être utilisées comme point de départ objectif lors de l'évaluation des besoins en pistes, selon l'utilisation courante.

La distance de décollage pour chaque genre d'aéronef fut obtenue de "Jane's All the World's Aircraft". La longueur de piste équivalente inscrite dans les Règlements aériens fédéraux des États-Unis pour une atmosphère type international (ASI), fut utilisée lorsqu'elle était disponible. Si elle n'était pas disponible, la distance de décollage utilisée est celle qui permet de franchir des obstacles de 50 pieds de hauteur (15,24 mètres). Pour les aéronefs à modèles multiples, celui avec la plus longue distance de décollage a été choisi.

Dans la figure 1, les mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Pearson ont été classés selon la distance de décollage de chaque genre d'aéronef. La figure montre le pourcentage cumulatif en 1991 de l'ensemble des mouvements d'aéronefs qui pouvaient utiliser une piste selon une taille donnée. Par exemple, on observe qu'une piste de 4,000 pieds de long (1 219 mètres) pouvait accueillir jusqu'à 20% de l'ensemble du trafic. Une piste de 11,000 pieds de long (3 353 mètres) pouvait accueillir 100% de l'ensemble du trafic en 1991. Cela signifie qu'une telle piste est suffisante pour accueillir n'importe quel genre d'aéronef.

Figure 1

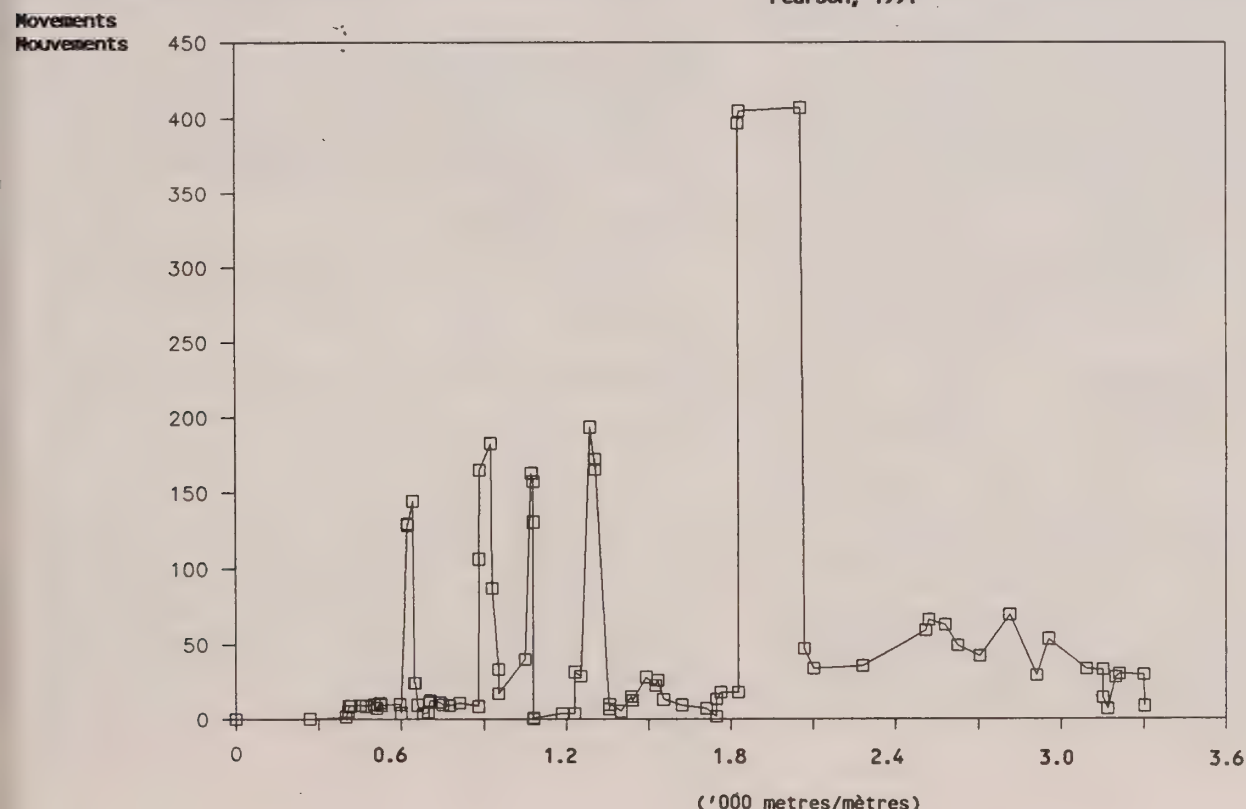
Pourcentage cumulatif des mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson, selon la distance de décollage requise, 1991

These qualitative data can be further analyzed to show an optimal runway length. In Figure 2 the slopes of the graph of cumulative percentage in Figure 1 are graphed. The slope measures the marginal return in extra annual aircraft movements accommodated per unit length of runway. The point where the graph in Figure 2 reaches a maximum shows an optimal runway length in terms of the 1991 traffic mix.

Figure 2 reaches a maximum between 6,000 feet (1 829 metres) and 7,000 feet (2 134 metres). This would be the optimal runway length in terms of marginal return in aircraft movements per unit length of runway. Figure 1 shows that a 7,000 foot (2 134 metres) runway at Pearson would handle about 55% of the 1991 traffic mix.

This preliminary analysis is based entirely on 1991 traffic and standard day take-off distances. A refined study would need to incorporate forecasts of the aircraft traffic mix, the degrading effects of weather on aircraft performance, safety margins in poor visibility, and many other factors tending to increase the required runway length beyond that dictated by purely statistical analysis. The most recent proposal for the new runway 15R-33L at Pearson shows a declared distance of 7,913 feet (2 412 metres) between the displaced thresholds, and 8,500 feet (2 591 metres) total landing distance overall. The statistical analysis for optimal runway use generally supports these proposed distances.

Figure 2
Extra Annual Aircraft Movements per Unit Length of Runway,
at L.B. Pearson International Airport, 1991



For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1989).

Ces données qualitatives peuvent être analysées davantage afin de trouver une longueur de piste optimale. Dans la figure 2, on a tracé la pente des pourcentages cumulatifs présentés dans la figure 1. La pente mesure le rendement marginal en termes de mouvements d'aéronefs annuels additionnels par unité de longueur de piste. Le point où un sommet est atteint dans la figure 2 indique une longueur de piste optimale en termes de l'ensemble du trafic en 1991.

Dans la figure 2, le sommet se trouve entre 6,000 pieds (1 829 mètres) et 7,000 pieds (2 134 mètres). Cette longueur de piste serait optimale en termes du rendement marginal des mouvements d'aéronefs par unité de longueur de piste. La figure 1 montre qu'une piste de 7,000 pieds (2 134 mètres) à Pearson pouvait accueillir environ 55% de l'ensemble du trafic en 1991.

Cette analyse préliminaire se fonde entièrement sur le trafic de l'année 1991 et sur les distances de décollage pour les jours types. Une étude approfondie nécessiterait d'incorporer les prévisions de l'ensemble du trafic, les effets dégradants du temps sur la performance d'un aéronef, les marges de sécurité dans des conditions de mauvaise visibilité, et beaucoup d'autres facteurs qui favorisent un accroissement de la longueur de piste au-delà de celle dictée par une étude purement statistique. La plus récente proposition ayant trait à la nouvelle piste 15R-33L à Pearson souligne une distance déclarée de 7,913 pieds (2 412 mètres) entre les deux seuils, et une distance d'atterrissage totale de 8,500 pieds (2 591 mètres). L'étude statistique sur l'utilisation optimale des pistes soutient les distances proposées.

Figure 2
Mouvements d'aéronefs annuels additionnels par unité de
longueur de piste, à l'aéroport international Lester B.
Pearson, 1991

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-1989).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 6

Vol. 25, N° 6

HIGHLIGHTS

- o Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on scheduled services in the first quarter of 1993 were down 2% from the same period of 1992. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Both operating revenue and operating expenses decreased slightly in the first quarter of 1993, as compared to the first quarter of 1992. This left the operating loss of the Canadian Level I air carriers unchanged at \$158.5 million. However, this loss is 20% less than that of two years ago, in the first quarter of 1991. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary annual 1992 data indicated that the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 7% and 1% respectively, while Toronto-Vancouver showed a slight increase of 1%, compared to 1991.
- o Preliminary international charter data for the fourth quarter of 1992 indicated that the number of passengers travelling on these services increased to 985 thousand, up 8% from the corresponding 1991 figure.
- o Preliminary fourth quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 2% from the same quarter of the previous year.

FAITS SAILLANTS

- o Le nombre de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers au premier trimestre de 1993 était inférieur de 2% par rapport à la même période de 1992. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Au premier trimestre de 1993, les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation ont baissé de façon marginale par rapport au premier trimestre de 1992. Ceci a laissé les pertes d'exploitation des transporteurs canadiens de niveau I inchangées, soit \$158.5 millions. Cependant, cette perte est 20% inférieure à celle enregistrée deux années plus tôt, soit au premier trimestre de 1991. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les paires de villes Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de 7% et 1% respectivement, alors que Toronto-Vancouver a montré une légère hausse de 1% par rapport à 1991.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1992 sur les affrètements internationaux indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté à 985 milles, une hausse de 8% comparé à la même période de 1991.
- o Selon les données provisoires du quatrième trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 2% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1993.

Mise en circulation, juin 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
March 1993, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, mars 1993 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	March 1993 Mars	Change March 1993/1992 Mars Variation	Year-to-Date 1993 Cumulatif	Change Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,089	13.4	3,068	6.0	- Intérieur
- International	524	-9.5	1,475	-1.6	- International
- Total	1,613	4.8	4,583	3.4	- Total
Passengers - Charter	219	-3.5	636	-1.4	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,832	3.7	5,179	2.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 234 659	-6.1	3 452 724	-7.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 806 309	0.7	5 172 392	2.5	- International
- Total	3 040 968	-2.1	8 625 116	-1.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	499 809	-0.9	1 480 978	1.2	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 540 778	-2.0	10 106 094	-1.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 903 306	-0.5	14 176 490	-0.7	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	611 432	-1.8	1 815 244	2.5	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 514 738	-0.7	15 991 735	-0.3	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.0	...	60.8	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.7	...	81.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.2	...	63.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	120 462	9.0	321 564	9.2	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	712	7.3	1 997	8.8	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	121 174	9.0	325 561	9.2	Total
Hours Flown	62	-6.1	181	-6.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	244 966	-5.3	708 108	-5.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian
Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, la
Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et
Time Air.

Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air
carriers on scheduled services in the first quarter of 1993
were down 1.9% from the same period of 1992. Available seat-
kilometres were also down slightly, resulting in a passenger
load factor which was essentially unchanged from that of
1992. However, the load factor was up slightly (1.8
percentage point) from two years ago.

Le nombre de passagers-kilomètres réalisés par les
transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers
au premier trimestre de 1993 était inférieur de 1,9% par
rapport à la même période de 1992. Le nombre de sièges
kilomètres disponibles était aussi légèrement en baisse
entraînant un coefficient de remplissage qui était
essentiellement inchangé comparé à celui de 1992. Cependant
le coefficient de remplissage était légèrement en hausse
(1.8 point de pourcentage) par rapport à deux ans plus tôt.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-
6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer
avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, January, February, March 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux
transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier, février,
mars 1993 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1993	1993/1992	1993	1993/1992	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
January					Janvier
Operating Revenue - Scheduled Services	365,791	-0.7	365,791	-0.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	28,238	13.4	28,238	13.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	420,892	-1.0	420,892	-1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	480,308	-2.3	480,308	-2.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	26,165	11.8	26,165	11.8	Total des intérêts versés
February					Février
Operating Revenue - Scheduled Services	360,344	3.0	726,135	1.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	27,461	-0.6	55,699	6.0	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	420,024	4.2	840,916	1.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	466,285	-1.3	946,593	-1.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	26,520	18.4	52,685	15.0	Total des intérêts versés
March					Mars
Operating Revenue - Scheduled Services	360,656	-7.5	1,086,791	-1.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	27,297	-8.4	82,996	0.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	420,141	-8.6	1,261,057	-2.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	473,007	-1.7	1,419,600	-1.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,128	14.0	79,813	14.7	Total des intérêts versés

Both operating revenue and operating expenses decreased slightly in the first quarter of 1993, as compared to the first quarter of 1992. This left the operating loss of the Canadian Level I air carriers unchanged at \$158.5 million. However, this loss was 20% less than that of two years ago, in the first quarter of 1991.

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

Au premier trimestre de 1993, les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation ont baissé de façon marginale par rapport au premier trimestre de 1992. Ceci a laissé les pertes d'exploitation des transporteurs canadiens de niveau I inchangées, soit \$158.5 millions. Cependant, cette perte était 20% inférieure à celle enregistrée deux années plus tôt, soit au premier trimestre de 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, January 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Itinerant	Local	Total	Change 1993/1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Itinérant	Locaux	Totaux	Variation
					%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,719	-	25,719	-1.9
2	Vancouver Int'l. BC-CB	20,242	-	20,242	-5.1
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	15,958	354	16,312	-5.9
4	Montréal/Dorval QUE-QC	15,332	-	15,332	3.0
5	Ottawa Int'l. ONT	8,966	2,263	11,229	6.1
6	Victoria Int'l. BC-CB	6,936	3,814	10,750	-19.3
7	Winnipeg MAN	7,746	2,469	10,215	-5.5
8	Toronto/Buttonville ONT	4,015	5,247	9,262	50.8
9	St. Hubert QUE-QC	3,398	5,522	8,920	17.3
10	Edmonton Mun. ALTA-ALB	8,615	244	8,859	-6.9
11	Boundary Bay BC-CB	3,637	4,840	8,477	-43.0
12	Halifax Int'l. NS-NÉ	6,808	1,264	8,072	-0.8
13	Abbotsford BC-CB	3,240	4,284	7,524	-37.3
14	Springbank ALTA-ALB	2,346	4,952	7,298	-18.5
15	Hamilton City ONT	3,045	4,082	7,127	35.4
16	Thunder Bay ONT	3,755	3,320	7,075	-17.3
17	Québec QUE-QC	6,010	956	6,966	4.4
18	Saskatoon SASK	4,140	2,760	6,900	-10.7
19	Villeneuve ALTA-ALB	1,196	5,572	6,768	10.2
20	London ONT	1,630	4,001	5,631	-3.6
21	St. Andrews MAN	3,601	2,018	5,619	1.0
22	Regina SASK	3,795	1,494	5,289	-8.8
23	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	4,722	550	5,272	5.5
24	Toronto Island ONT	3,147	2,050	5,197	-2.6
25	Pitt Meadows BC-CB	1,994	2,780	4,774	-28.9
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		169,993	64,836	234,829	-6.2
Total - Transport Canada Towers (56)/		227,063	96,219	323,279	-8.4
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In January 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.4% from January 1992. Itinerant movements decreased by 3.6% to 227,063 while local movements decreased by 17.9% to 96,216 compared to the same month in 1992.

Toronto/Buttonville rebounded from a poor January of one year ago, recording a year-over-year increase of 50.8%. However, their 1993 total was still 12.3% lower than comparable January 1991 figures.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
janvier 1993 (données provisoires)

Au cours du mois de janvier 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8,4% par rapport au mois de janvier 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 227,063, soit une diminution de 3,6% par rapport au mois de janvier 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 17,9% pour atteindre 96,216.

Suite à sa pauvre performance en janvier 1992, l'aéroport Toronto/Buttonville a enregistré des gains de 50,8% en janvier 1993 sur la base d'une année à l'autre. Cependant, le total observé en 1993 était encore 12,3% inférieur à celui de janvier 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Fourth Quarter and Annual 1992 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre
Rang	Paire de villes		
1	Montréal - Toronto	280,950	214,770
2	Ottawa - Toronto	175,110	161,970
3	Toronto - Vancouver	153,720	129,250
4	Calgary - Vancouver	107,960	100,810
5	Calgary - Toronto	93,870	82,880
6	Edmonton - Vancouver	79,340	76,940
7	Toronto - Winnipeg	87,430	71,580
8	Halifax - Toronto	80,310	69,890
9	Calgary - Edmonton	67,690	68,260
10	Edmonton - Toronto	61,900	54,270
11	Thunder Bay - Toronto	48,540	45,180
12	Montréal - Vancouver	37,610	38,390
13	Vancouver - Winnipeg	40,760	37,340
14	Calgary - Winnipeg	33,970	35,780
15	Ottawa - Vancouver	33,840	35,050
16	Vancouver - Victoria	29,690	32,280
17	Prince George - Vancouver	30,970	29,730
18	Halifax - Ottawa	29,290	29,330
19	Halifax - Montréal	28,940	27,220
20	St. John's - Toronto	29,640	26,330
21	Ottawa - Winnipeg	25,950	25,150
22	Kelowna - Vancouver	26,820	24,380
23	Halifax - St. John's	26,160	22,470
24	Regina - Toronto	19,600	21,760
25	Saskatoon - Toronto	19,910	21,050
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,649,970	1,482,060
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,931,880	2,678,360

Preliminary annual 1992 data indicated that the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver. The city-pairs Montréal-Toronto and Ottawa-Toronto reported decreases of 7.2% and 0.8% respectively, while Toronto-Vancouver showed a slight increase of 0.9%, compared to 1991.

During the fourth quarter 1992, the number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 2.7 million, down 8.6% compared to the same quarter in 1991. For 1992 as a whole, however, the number of passengers remained constant to the 1991 level of 11.4 million, thus ending the consecutive annual decreases that began in 1989.

Of the top 25 city-pairs, Vancouver-Victoria (16.4%), Ottawa-Vancouver (11.3%) and Regina-Toronto (11.0%) reported the highest percentage increases in 1992. The top city-pair, Montréal-Toronto, reported the largest decline in terms of the number of passengers (80,850 less passengers) in 1992 compared to 1991. This decrease may be partly attributed to the fact that in October 1992, Nationalair, a non-participant in this survey, introduced an \$88 fare for a one-way daily flight between Toronto and Montréal.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Quatrième trimestre et annuel 1992 (données provisoires)

Annual 1991	Annual 1992	Change Annual 1992/1991 Variation annuelle
Annuel	Annuel	
No.-Nbre		%
1,122,020	1,041,170	-7.2
659,540	654,120	-0.8
639,800	645,490	0.9
399,760	402,790	0.8
375,240	356,980	-4.9
293,590	296,250	0.9
317,190	292,610	-7.7
298,940	275,910	-7.7
259,750	246,450	-5.1
245,410	233,390	-4.9
176,190	180,280	2.3
169,110	180,580	6.8
154,470	155,590	0.7
117,080	125,410	7.1
135,720	151,030	11.3
119,940	139,630	16.4
108,380	108,440	0.1
115,440	108,540	-6.0
115,480	112,490	-2.6
121,940	113,560	-6.9
94,710	97,880	3.3
94,990	88,080	-7.3
98,390	91,230	-7.3
79,310	88,040	11.0
79,170	83,410	5.4
6,391,560		-1.9
11,370,860		-

Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver. Les paires de villes Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont rapporté des baisses de trafic de 7,2% et 0,8% respectivement, alors que Toronto-Vancouver a montré une légère hausse de 0,9% par rapport à 1991.

Au cours du quatrième trimestre de 1992, le nombre de passagers voyageant sur des vols réguliers intérieurs s'est chiffré à 2.7 millions, une baisse de 8,6% par rapport au même trimestre de 1991. Pour l'année 1992, cependant, le nombre de passagers est demeuré stable par rapport à son niveau de 1991, soit 11.4 millions. Ceci a marqué la fin d'une série de baisses annuelles consécutives débutées en 1989.

En 1992, parmi les 25 principales paires de villes, Vancouver-Victoria (16,4%), Ottawa-Vancouver (11,3%) et Regina-Toronto (11,0%) ont rapporté les plus fortes hausses en termes de pourcentage. La première paire de villes, Montréal-Toronto, a rapporté la plus forte baisse en termes de nombre de passagers (80,850 passagers de moins) en 1992 par rapport à 1991. Cette baisse est partiellement attribuable au fait que Nationalair, un transporteur non participant à cette enquête, a introduit en octobre 1992 un tarif de \$88 pour un service quotidien aller seulement entre Montréal et Toronto.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 5.

International Charter Passengers, by Region, Fourth Quarter 1990 to 1992 (Preliminary Data)

Region	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1992 Quatrième Trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	320	276	...	-13.8	Afrique
Asia	-	-	926	...	...	Asie
Europe	116,728	99,879	113,467	-14.4	13.6	Europe
Southern	313,387	317,824	327,873	1.4	3.2	Sud
United States	473,141	495,697	542,086	4.8	9.4	États-Unis
Total	903,256	913,720	984,628	1.2	7.8	Total

Preliminary international charter data for the fourth quarter of 1992 indicated that the number of passengers travelling on these services increased to 984,628, up 7.8% from the corresponding 1991 figure. Fourth quarter charter data continued to increase from the figure attained in 1990, the lowest fourth quarter figure since the inception of deregulation (1988).

The United States demonstrated a healthy increase of 9.4%, comparing fourth quarters 1991 and 1992. Its largest charter markets, Florida and Nevada, which together represented 86.8% of the total United States market, reported increases of 3.7% and 19.5% to 304,690 and 165,649 passengers respectively. Air Canada, Canada 3000 Airlines Ltd. and Royal Airlines, as well as the U.S. air carrier AV Atlantic, made strong gains in Florida. In the West, increased operations by Canadian Airlines International Ltd. and Canada 3000 Airlines Ltd., as well as new operations by the U.S. air carriers AV Atlantic and Empire Airlines Inc., contributed to notable gains in the Nevada market.

Similar to the United States' charter market, the Southern region was in the process of recouping its losses from the post-deregulation low of 1990. It was the Southern region's second and third ranked charter markets that contributed to the fourth quarter increase of 3.2%. The Dominican Republic and Cuba reported increases of 32.7% and 89.1%, comparing fourth quarters 1991 and 1992, to 65,642 and 50,565 passengers respectively. The growth in these markets was accommodated, for the most part, by increased operations by Air Transat, Nationair and Cubana Airlines. On the other hand, the number of charter passengers to Mexico, the Southern region's largest charter market, went down by 21.8% to 115,722 in the fourth quarter of 1992.

Europe reported the largest percentage increase (13.6%) among the charter regions in the number of charter passengers and gained back almost all the passengers it lost a year earlier. This accomplishment was largely due to gains made in the United Kingdom charter market which recorded a 48.9% increase to 38,418 passengers in the fourth quarter of 1992.

For further information, please contact K. Tieman (819) 997-6173.

TABLEAU 5.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, quatrième trimestre 1990 à 1992 (données provisoires)

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1992 sur les affrètements internationaux indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté à 984,628, une hausse de 7,8% comparé à la même période de 1991. Les données du quatrième trimestre sur les affrètements continuent de croître par rapport à 1990, la plus faible quatrième trimestre depuis 1988, première année de la déréglementation.

La région des États-Unis a démontré une assez forte hausse de 9,4% en comparant les quatrième trimestres de 1991 et 1992. Ses marchés d'affrètement les plus achalandés, la Floride et le Nevada qui, ensemble, comptent pour 86,8% du marché total des États-Unis, ont rapporté des hausses de 3,7% et 19,5% pour atteindre 304,690 et 165,649 passagers respectivement. Air Canada, Canada 3000 Airlines Ltd. et Royal Airlines, ainsi que le transporteur des États-Unis AV Atlantic, ont fait d'énormes gains en Floride. Dans l'Ouest, l'augmentation des opérations par les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Canada 3000 Airlines, ainsi que les nouveaux services des transporteurs des États-Unis AV Atlantic et Empire Airlines Inc., a contribué aux gains remarquables rapportés dans le marché du Nevada.

De façon similaire au marché d'affrètement des États-Unis, la région du sud est en voie de se rattraper de ses pertes par rapport au bas niveau de post-déréglementation de 1990. Ce sont les deuxième et troisième marchés d'affrètement de la région du sud qui ont contribué à la hausse de 3,2% enregistrée au quatrième trimestre. La République Dominicaine et Cuba ont rapporté des hausses de 32,7% et 89,1%, en comparant les quatrième trimestres de 1991 et 1992, pour atteindre 65,642 et 50,565 passagers respectivement. La croissance dans ces marchés est en grande partie attribuable aux opérations additionnelles de Air Transat, Nationair et Cubana Airlines. D'un autre côté, le nombre de passagers nolisés à destination du Mexique, le marché d'affrètement le plus populaire de la région du sud, était en baisse de 21,8% à 115,722 au quatrième trimestre de 1992.

L'Europe a rapporté la plus forte hausse en termes de pourcentage (13,6%) dans le nombre de passagers d'affrètement parmi les régions d'affrètement et a regagné presque tous les passagers qu'elle a perdu l'année précédente. Cet accomplissement est largement attribuable aux gains réalisés au marché nolisé du Royaume-Uni qui a rapporté une hausse de 48,9% à 38,418 passagers au quatrième trimestre de 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.

TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1992	Airports	Fourth Quarter 1991	Fourth Quarter 1992	Change 1992/1991
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	76 218	76 526	0.4
2	Vancouver International BC-CB	31 937	34 070	6.7
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	22 242	25 818	16.1
4	Calgary International ALTA-ALB	11 255	10 397	-7.6
5	Winnipeg International MAN	6 411	7 434	16.0
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 207	6 121	-1.4
7	Halifax International NS-NÉ	6 303	4 827	-23.4
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 750	4 401	-7.3
9	Ottawa International ONT	1 698	1 513	-9.8
10	Moncton NB	1 446	1 022	-29.3
11	St. John's Nfld-TN	1 035	851	-17.8
12	Goose Bay Nfld-TN	518	506	-2.3
13	Yellowknife NWT-TNO	464	405	-12.7
14	Iqaluit NWT-TNO	314	371	18.2
15	Kuujuaq QUE-QC	238	245	2.9
16	Norman Wells NWT-TNO	246	217	-11.8
17	Saskatoon SASK	201	216	7.5
18	Regina SASK	445	206	-53.7
19	Whitehorse YT-TY	194	190	-2.1
20	Thunder Bay ONT	189	177	-6.3
21	Inuvik NWT-TNO	154	144	-6.5
22	Resolute Bay NWT-TNO	170	142	-16.5
23	Nanisivik NWT-TNO	135	133	-1.5
24	Kuujuaqapik QUE-QC	132	127	-3.8
25	Edmonton Municipal ALTA-ALB	169	125	-26.0
26	Cambridge Bay NWT-TNO	63	100	58.7
27	Wabush Nfld-TN	106	91	-14.2
28	Prince Rupert BC-CB	108	78	-27.8
29	Thompson MAN	52	65	25.0
30	Prince George BC-CB	72	63	-12.5
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		173 452	176 581	1.8
Total Canada		174 185	177 069	1.7

Preliminary fourth quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 1.7% from the same quarter of the previous year.

Although there was a net increase, domestic sector cargo volume declined by 4.2%. On the other hand, transborder and other international segment cargo volumes increased by 7.9% and 8.9% respectively. The increase in foreign segment cargo was particularly noticeable at Vancouver where transborder and other international cargo increased by 19.4% and 17.9% respectively. Mirabel also had a large increase in other international volume handling 14.0% more cargo on this sector.

Airports in eastern Canada had large percentage declines in enplaned/deplaned cargo. Volume at Halifax, Moncton and St. John's declined by 23.4%, 29.3% and 17.8% respectively.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Quatrième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank 1992	Airports	Fourth Quarter 1991	Fourth Quarter 1992	Change 1992/1991
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	76 218	76 526	0.4
2	Vancouver International BC-CB	31 937	34 070	6.7
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	22 242	25 818	16.1
4	Calgary International ALTA-ALB	11 255	10 397	-7.6
5	Winnipeg International MAN	6 411	7 434	16.0
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 207	6 121	-1.4
7	Halifax International NS-NÉ	6 303	4 827	-23.4
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 750	4 401	-7.3
9	Ottawa International ONT	1 698	1 513	-9.8
10	Moncton NB	1 446	1 022	-29.3
11	St. John's Nfld-TN	1 035	851	-17.8
12	Goose Bay Nfld-TN	518	506	-2.3
13	Yellowknife NWT-TNO	464	405	-12.7
14	Iqaluit NWT-TNO	314	371	18.2
15	Kuujuaq QUE-QC	238	245	2.9
16	Norman Wells NWT-TNO	246	217	-11.8
17	Saskatoon SASK	201	216	7.5
18	Regina SASK	445	206	-53.7
19	Whitehorse YT-TY	194	190	-2.1
20	Thunder Bay ONT	189	177	-6.3
21	Inuvik NWT-TNO	154	144	-6.5
22	Resolute Bay NWT-TNO	170	142	-16.5
23	Nanisivik NWT-TNO	135	133	-1.5
24	Kuujuaqapik QUE-QC	132	127	-3.8
25	Edmonton Municipal ALTA-ALB	169	125	-26.0
26	Cambridge Bay NWT-TNO	63	100	58.7
27	Wabush Nfld-TN	106	91	-14.2
28	Prince Rupert BC-CB	108	78	-27.8
29	Thompson MAN	52	65	25.0
30	Prince George BC-CB	72	63	-12.5
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		173 452	176 581	1.8
Total Canada		174 185	177 069	1.7

Selon les données provisoires du quatrième trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 1,7% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Malgré la baisse nette, le volume de marchandises voyageant dans le secteur intérieur a baissé de 4,2%. D'autre part, des hausses de 7,9% et 8,9% ont été observées pour le volume de marchandises embarquées et débarquées dans les secteurs transfrontalier et autre international respectivement. L'augmentation du volume de fret aérien dans ces secteurs a été particulièrement remarquable à Vancouver où le volume de fret transfrontalier et autre international s'est accru de 19,4% et 17,9% respectivement. Mirabel a aussi enregistré une croissance importante du volume de fret aérien dans le secteur autre international soit 14,0%.

Pour leur part, les aéroports de l'Est canadien ont enregistré de fortes baisses en pourcentage au volume de fret embarqué et débarqué. Le volume à Halifax, Moncton et St. John's a régressé de 23,4%, 29,3% et 17,8% respectivement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 7

Vol. 25, N° 7

HIGHLIGHTS

- o April 1993 marks the eighth consecutive month in which domestic passenger-kilometres on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers have decreased in comparison to the same month of the previous year.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Regional and local scheduled services have stabilized at about 25% of the total enplaned/deplaned market. The 1992 share was nine percentage points higher than the 1987, pre-deregulation share.
- o After two consecutive annual decreases, the total international charter market recorded an increase of 9% in 1992 compared to 1991.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicated that 67% of passengers carried on domestic scheduled services during the first three quarters of 1992 travelled on discount fares, up from 66% in 1991.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, April-June 1992
(Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Avril 1993, est le huitième mois consécutif où le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers intérieurs déclaré par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, a diminué par rapport au même mois de l'année précédente.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les services réguliers régionaux et locaux se sont stabilisés à environ 25% du marché total des passagers embarqués et débarqués. La part enregistrée en 1992 était neuf points de pourcentage plus élevée que celle de 1987, soit pendant la pré-déréglementation.
- o Après avoir subi deux baisses annuelles consécutives, le total du marché international des vols nolisés a enregistré une hausse de 9% en 1992 par rapport à 1991.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 67% des passagers voyageant sur des services réguliers intérieurs se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1992, comparativement à 66% en 1991.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



75
Ans Years of
d'excellence Excellence



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
April 1993, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux
porteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1993 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	April 1993 Avril '000	Change April 1993/1992 Avril Variation %	Year-to-Date 1993 Cumulatif '000	Change Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative %	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,102*	-1.3	4,170*	2.4	- Intérieur
- International	513	4.9	1,988	3.3	- International
- Total	1,615*	0.6	6,158*	2.7	- Total
Passengers - Charter	158	7.5	794	0.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,773*	1.1	6,952*	2.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 265 994	-13.9	4 718 719	-9.5	Réguliers - Intérieur
- International	1 799 446	2.6	6 971 838	2.5	- International
- Total	3 065 441	-4.9	11 690 557	-2.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	360 966	14.3	1 841 944	3.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 426 407	-3.2	13 532 502	-1.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 882 847	-2.4	19 059 338	-1.1	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	459 816	14.5	2 275 061	4.7	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 342 664	-1.1	21 334 399	-0.5	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.8	...	61.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.5	...	81.0	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.1	...	63.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	105 554	6.3	427 119	8.4	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	554	-23.4	2 552	-0.3	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	106 109	6.0	429 671	8.4	Total
Hours Flown	60	-7.7	241	-6.6	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	237 058	-5.1	945 256	-5.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian
Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada,
Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC
Time Air.

* As of October, 1992, one carrier introduced a system
improvement relating to scheduled domestic passenger counts.
This change brings its count more in line with the enplaned
passenger concept used by the civil aviation surveys.
Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where
shown with an asterisk), beginning with the month October,
1992 will be higher than they would have been using the
previous system count, because of this conceptual change.
Monthly percentage changes will be affected until October,
1993, while year-to-date percentage changes will be affected
until the beginning of 1994.

A partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré
système informatique relié au nombre de passagers sur
services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le no
de passagers est calculé selon le concept des passa
embarqués. Ce concept est dans les enquêtes de l'avia
civile. À cause de ce changement conceptuel, commençan
mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulati
sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées p
astérique) seront plus élevées que si elles avaient
générées par l'ancien système. Les variations mensuelle
pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, ta
que les variations cumulatives en pourcentage se
affectées jusqu'au commencement de 1994.

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communi
avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, February 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1993	Change February 1993/1992	Year-to- date 1993	Change Year-to-date 1993/1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	Variation février	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	23,560	-7.9	49,279	-4.8
2	Vancouver Int'l. BC-CB	20,253	1.1	40,495	-2.1
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	15,266	-5.9	31,578	-5.9
4	Boundary Bay BC-CB	14,990	-16.1	23,467	-28.3
5	Montréal/Dorval QUE-QC	14,521	-0.6	29,853	1.2
6	Victoria Int'l. BC-CB	13,659	-3.0	24,409	-10.9
7	Ottawa Int'l. ONT	10,881	-2.9	22,110	1.4
8	Winnipeg MAN	10,683	5.5	20,898	-0.2
9	Toronto/Buttonville ONT	10,249	10.3	19,511	26.4
10	St. Hubert QUE-QC	9,539	-18.3	18,459	-4.3
11	Abbotsford BC-CB	8,971	-33.4	16,495	-35.3
12	Springbank ALTA-ALB	8,231	-14.6	15,529	-16.5
13	Quebec QUE-QC	8,196	10.5	15,162	7.6
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	7,997	-11.0	16,856	-8.9
15	Pitt Meadows BC-CB	7,840	8.7	12,614	-9.4
16	Hamilton City ONT	7,585	18.5	14,712	26.1
17	Halifax Int'l. NS-NÉ	7,546	-2.3	15,618	-1.5
18	Thunder Bay ONT	6,662	-19.6	13,737	-18.4
19	London ONT	6,650	-4.0	12,269	-1.8
20	St. Andrews MAN	6,118	0.9	11,749	-1.3
21	Saskatoon SASK	6,055	-15.4	12,955	-12.9
22	Sault Ste. Marie ONT	5,913	2.4	9,505	-11.7
23	Sudbury ONT	5,890	-32.6	10,081	-37.0
24	Toronto Island ONT	5,676	2.8	10,873	0.2
25	Regina SASK	5,614	-0.2	10,903	-4.6
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		248,545	-6.4	479,117	-7.3
Total - Transport Canada Towers (56)/		349,497	-5.8	672,776	-7.1
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In February 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 5.8% from February 1992. Itinerant movements decreased by 3.6% to 233,585 while local movements decreased by 10.0% to 115,912 compared to the same month in 1992.

In the first two months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.1% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 3.6% to 460,648 while local movements decreased by 13.8% to 212,128.

The largest percentage increase in February was 37.8% at Prince George, BC. The largest decrease was 38.3% at Baie Comeau, Qc.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
février 1993 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1993	Change February 1993/1992	Year-to- date 1993	Change Year-to-date 1993/1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	Variation février	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	23,560	-7.9	49,279	-4.8
2	Vancouver Int'l. BC-CB	20,253	1.1	40,495	-2.1
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	15,266	-5.9	31,578	-5.9
4	Boundary Bay BC-CB	14,990	-16.1	23,467	-28.3
5	Montréal/Dorval QUE-QC	14,521	-0.6	29,853	1.2
6	Victoria Int'l. BC-CB	13,659	-3.0	24,409	-10.9
7	Ottawa Int'l. ONT	10,881	-2.9	22,110	1.4
8	Winnipeg MAN	10,683	5.5	20,898	-0.2
9	Toronto/Buttonville ONT	10,249	10.3	19,511	26.4
10	St. Hubert QUE-QC	9,539	-18.3	18,459	-4.3
11	Abbotsford BC-CB	8,971	-33.4	16,495	-35.3
12	Springbank ALTA-ALB	8,231	-14.6	15,529	-16.5
13	Quebec QUE-QC	8,196	10.5	15,162	7.6
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	7,997	-11.0	16,856	-8.9
15	Pitt Meadows BC-CB	7,840	8.7	12,614	-9.4
16	Hamilton City ONT	7,585	18.5	14,712	26.1
17	Halifax Int'l. NS-NÉ	7,546	-2.3	15,618	-1.5
18	Thunder Bay ONT	6,662	-19.6	13,737	-18.4
19	London ONT	6,650	-4.0	12,269	-1.8
20	St. Andrews MAN	6,118	0.9	11,749	-1.3
21	Saskatoon SASK	6,055	-15.4	12,955	-12.9
22	Sault Ste. Marie ONT	5,913	2.4	9,505	-11.7
23	Sudbury ONT	5,890	-32.6	10,081	-37.0
24	Toronto Island ONT	5,676	2.8	10,873	0.2
25	Regina SASK	5,614	-0.2	10,903	-4.6
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		248,545	-6.4	479,117	-7.3
Total - Transport Canada Towers (56)/		349,497	-5.8	672,776	-7.1
Total - Tours de Transports Canada (56)					

Au cours du mois de février 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 5,8% par rapport au mois de février 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 233,585 soit une diminution de 3,6% par rapport au mois de février 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 10,0% pour atteindre 115,912.

Au cours des deux premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7,1% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 460,648, soit une diminution de 3,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 13,8% pour s'établir à 212,128.

En février, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Prince George, CB, soit 37,8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Baie Comeau, Qué., soit 38,3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, quatrième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Charter Four Quarters 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation trimestrielle
1	Lester B. Pearson International ONT	3,457,838	280,218	585,461	4,323,517	-1.0
2	Vancouver International BC-CB	1,546,644	422,653	155,374	2,124,671	0.5
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	1,012,646	236,629	78,366	1,327,641	-2.4
4	Calgary International ALTA-ALB	756,346	242,628	48,234	1,047,208	-7.2
5	Ottawa International ONT	458,651	131,769	16,162	606,582	-3.3
6	Winnipeg International MAN	372,878	96,326	43,948	513,152	-1.3
7	Halifax International NS-NÉ	283,775	220,033	7,588	511,396	-4.2
8	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	267,118	6,602	170,800	444,520	-2.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	354,039	13,933	43,427	411,399	-3.6
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	93,984	123,937	-	217,921	-13.8
11	Victoria International BC-CB	17,111	141,775	6,414	165,300	-5.2
12	Regina SASK	66,593	71,284	6,568	144,445	2.8
13	Québec QUE-QC	23,091	89,038	31,980	144,109	-6.7
14	St. John's NFLD-TN	68,864	65,459	5,027	139,350	-2.9
15	Saskatoon SASK	56,194	72,326	7,415	135,935	-3.2
16	Thunder Bay ONT	72,745	48,130	17	120,892	-3.1
17	London ONT	-	66,149	252	66,401	2.7
18	Kelowna BC-CB	-	59,229	4,069	63,295	-22.3
19	Prince George BC-CB	34,993	25,850	248	61,091	-2.7
20	Moncton NB	14,653	39,250	-	53,903	-2.8
21	Sudbury ONT	-	51,079	-	51,079	-6.2
22	Fredericton NB	15,103	35,374	4	50,481	0.5
23	Yellowknife NWT-TNO	15,289	28,989	-	44,278	-1.6
24	Saint John NB	12,163	31,561	24	43,748	-11.1
25	Timmins ONT	-	40,293	-	40,293	-5.8
26	Sault Ste. Marie ONT	-	39,785	12	39,797	-8.5
27	Toronto Island ONT	-	39,487	-	39,487	-9.3
28	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	37,910	-	37,910	-2.0
29	Windsor ONT	-	34,998	-	34,998	-7.0
30	Charlottetown PEI-IPÉ	4,223	30,683	-	34,906	-2.0
31	Deer Lake NFLD-TN	4,076	30,078	-	34,154	4.4
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	31,830	-	31,830	-4.7
33	Sydney NS-NÉ	-	31,297	-	31,297	-4.5
34	Kamloops BC-CB	-	26,849	1,446	28,295	-6.0
35	Prince Rupert BC-CB	12,754	14,628	-	27,382	3.9
36	Sept-Îles QUE-QC	-	26,299	-	26,299	-29.8
37	Thompson MAN	9,891	14,140	-	24,031	4.2
38	Val D'Or QUE-QC	3,517	18,963	-	22,480	-7.4
39	Cranbrook BC-CB	-	22,395	-	22,395	0.2
40	Gander International NFLD-TN	-	22,301	24	22,325	-5.7
41	Whitehorse YT-TY	20,224	2,036	-	22,260	-2.7
42	Grande Prairie ALTA-ALB	-	21,609	-	21,609	-11.3
43	Lethbridge ALTA-ALB	108	21,270	150	21,258	-9.7
44	Castlegar BC-CB	-	20,611	-	20,611	1.7
45	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	20,295	-	20,295	-15.0
46	Nanaimo BC-CB	-	19,977	-	19,977	-14.0
47	Terrace BC-CB	11,890	7,794	-	19,684	5.8
48	North Bay ONT	-	19,606	-	19,606	-14.3
49	Goose Bay NFLD-TN	5,407	12,710	-	18,117	-3.4
50	Fort St. John BC-CB	-	17,925	-	17,925	-14.1
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		9,072,808	3,225,987	1,123,010	13,511,805	-2.6
Total Canada		9,127,246	3,808,507	1,217,314	14,153,067	-2.7

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1992 (Preliminary Data)

TABEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, annuel 1992 (données provisoires)

Rank 1992	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1992/1991 Variation annuelle
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	%
1	Lester B. Pearson International ONT	15,191,989	1,154,716	2,772,182	19,118,887	3.4
2	Vancouver International BC-CB	6,994,968	1,811,449	636,808	9,443,225	5.0
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	4,205,648	1,046,007	311,627	5,563,282	-0.5
4	Calgary International ALTA-ALB	3,493,251	966,908	214,722	4,674,881	2.2
5	Ottawa International ONT	1,899,435	504,711	91,600	2,495,746	3.1
6	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	1,373,174	28,642	1,022,198	2,424,014	7.5
7	Halifax International NS-NÉ	1,327,407	920,534	62,205	2,310,146	0.8
8	Winnipeg International MAN	1,582,718	379,070	180,336	2,142,124	3.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	1,584,781	50,886	154,866	1,790,533	-1.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	379,423	492,443	77	871,943	-5.5
11	Victoria International BC-CB	85,817	593,135	18,526	697,478	4.6
12	Québec QUE-QC	106,947	404,378	169,632	680,957	-0.5
13	St. John's NFLD-TN	341,070	262,094	19,102	622,266	1.5
14	Regina SASK	277,496	279,150	22,271	578,917	4.0
15	Saskatoon SASK	245,160	296,244	29,285	570,689	1.5
16	Thunder Bay ONT	299,743	196,461	31	496,235	-1.9
17	Kelowna BC-CB	-	274,753	9,089	283,842	-6.1
18	London ONT	-	252,116	5,772	257,888	10.0
19	Prince George BC-CB	138,340	95,545	883	234,768	..
20	Moncton NB	67,680	161,010	1,613	230,303	4.3
21	Fredericton NB	71,416	141,869	38	213,323	9.0
22	Sudbury ONT	-	207,253	-	207,253	-6.1
23	Saint John NB	58,724	137,294	34	196,052	-0.6
24	Charlottetown PEI-IPÉ	27,452	161,091	3,375	191,918	7.4
25	Yellowknife NWT-TNO	76,927	114,283	200	191,410	-3.0
26	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	164,588	-	164,588	-2.4
27	Timmins ONT	-	159,637	6	159,643	-4.0
28	Sault Ste. Marie ONT	58	159,439	12	159,509	-6.7
29	Toronto Island ONT	-	156,469	-	156,469	8.4
30	Windsor ONT	138	150,771	38	150,947	-2.0
31	Deer Lake NFLD-TN	18,394	131,325	-	149,719	6.2
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	139,651	-	139,651	-5.8
33	Sydney NS-NÉ	61	139,305	146	139,512	-0.2
34	Whitehorse YT-TY	109,404	12,101	875	122,380	11.0
35	Sept-Îles QUE-QC	-	115,972	16	115,988	-17.0
36	Prince Rupert BC-CB	59,795	52,837	-	112,632	7.7
37	Kamloops BC-CB	-	106,924	4,492	111,416	-0.1
38	Gander International NFLD-TN	8	96,469	4,206	100,683	-0.1
39	Thompson MAN	40,964	54,454	3	95,421	5.4
40	Nanaimo BC-CB	-	91,186	-	91,186	-5.5
41	Val D'Or QUE-QC	13,278	73,601	-	86,879	-8.5
42	Cranbrook BC-CB	-	85,742	-	85,742	3.8
43	Castlegar BC-CB	-	84,208	-	84,208	8.4
44	Goose Bay NFLD-TN	26,155	54,718	3,116	83,989	1.7
45	Grande Prairie ALTA-ALB	-	83,452	-	83,452	-11.0
46	Terrace BC-CB	49,804	33,377	-	83,181	-4.8
47	Lethbridge BC-CB	108	82,399	150	82,657	-10.2
48	North Bay ONT	-	81,817	-	81,817	-8.7
49	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	79,968	2	79,970	-11.5
50	Rouyn QUE-QC	-	71,836	5,075	76,911	-11.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		40,147,733	13,394,288	5,744,609	59,286,630	2.5
Total Canada		40,405,937	15,852,400	5,764,832	62,023,169	2.2

TABLE 5.

Percentage Change in Enplaned and Deplaned Passengers, Top 10 Airports, by Type of Service - Annual 1992/1991 (Preliminary Data)

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement
%				
1	Lester B. Pearson International	3.4	-3.3	6.3
2	Vancouver International	5.8	-0.2	12.3
3	Montréal International	-0.3	-9.3	41.9
4	Calgary International	-0.6	16.8	-7.8
5	Ottawa International	2.8	-3.3	83.0
6	Mirabel International	8.5	1.7	6.3
7	Halifax International	-3.3	6.5	13.4
8	Winnipeg International	-2.9	19.6	42.6
9	Edmonton International	-2.4	2.1	13.7
10	Edmonton Municipal	-9.9	-1.8	...
Total Canada		1.5	1.1	10.5

TABLEAU 5.

Variation en pourcentage des passagers embarqués/débarqués aux 10 principaux aéroports, par genre de service annuel 1992/1991 (données provisoires)

TABLE 6.

Market Shares by Type of Service, 1987 to 1992

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
%							
Major Scheduled Services	76.4	74.1	68.7	66.1	65.7	65.1	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	16.7	18.9	23.1	25.6	25.8	25.6	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	6.9	7.0	8.2	8.4	8.5	9.3	Principaux services d'affrètement

TABLEAU 6.

Parts du marché par genre de service, 1987 à 1992

Annual 1992 data show a modest increase in Canadian air passenger traffic. Total enplaned and deplaned passengers increased by 2.2% over the 1991 level. The increase would have been higher but for a 2.7% decline in fourth quarter traffic. By comparison, the first three quarters had increases of 2.9%, 5.7% and 2.0% respectively.

Domestic sector traffic was invariant while, transborder and other international traffic increased 4.8% and 9.6% respectively. Other international traffic increased by almost a quarter of a million passengers at both Lester B. Pearson and Vancouver International.

Table 5 provides the percentage change from 1991 to 1992 for the top ten airports by type of service. The 10.5% increase in major charter traffic was the result of large increases on all sectors for this type of service.

Table 6 provides the market shares for each type of service from 1987 to 1992. Regional and local scheduled services have stabilized at about 25% of the total enplaned/deplaned market.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données annuelles de 1992 montrent une faible croissance du trafic des passagers aériens canadiens. Le total des passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,2% par rapport au niveau de 1991. Cette hausse se serait avérée plus élevée s'il n'y avait pas eu une diminution de 2,7% du trafic au quatrième trimestre. Par comparaison, le trafic aux trois premiers trimestres s'est accru de 2,9%, 5,7% et 2,0% respectivement.

Le trafic dans le secteur intérieur est demeuré inchangé alors que le trafic dans les secteurs transfrontalière et autre international a augmenté de 4,8% et 9,6% respectivement. Dans le secteur autre international, le trafic, s'est accru de presque un quart de million de passagers aux aéroports internationaux Lester B. Pearson et de Vancouver.

Le tableau 5 présente la variation en pourcentage de 1991 à 1992 pour les dix principaux aéroports, selon le genre de service. La hausse de 10,5% du trafic des principaux services d'affrètement est attribuable aux importantes augmentations dans tous les secteurs pour ce genre de service.

Le tableau 6 présente les parts du marché pour chaque genre de service de 1987 à 1992. Les services régionaux et locaux se sont stabilisés à environ 25% du marché total des passagers embarqués et débarqués.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 7.

Charter Passengers by Region, 1982 to 1992 (Preliminary Data for 1992)

Year Année	Domestic Intérieur	International				
		Europe	South Sud	United States États-Unis	Other ⁽¹⁾ Autre ⁽¹⁾	Total International
1982	254,989	876,838	392,709	1,633,719	1,111	2,904,377
1983	338,483	915,903	610,364	1,574,462	146	3,100,875
1984	309,638	946,772	755,969	1,608,905	1,038	3,312,684
1985	360,207	1,062,204	917,600	1,746,314	3,873	3,729,991
1986	195,650	920,842	1,054,014	1,608,988	7,591	3,591,435
1987	62,817	897,512	1,410,616	1,667,534	1,761	3,977,423
1988	19,723	979,821	1,556,662	2,023,682	5	4,560,170
1989	92,496	1,122,125	1,730,245	2,373,458	225	5,226,053
1990	329,199	1,211,183	1,567,461	2,249,000	2,051	5,029,695
1991	439,026	958,254	1,429,724	1,952,077	516	4,340,571
1992	527,352	1,055,084	1,539,528	2,125,925	4,628	4,725,165
% Change 1992/1982	106.8	20.3	292.0	30.1	316.6	62.7
1992/1991	20.1	10.1	7.7	8.9	796.9	8.9
Variation en %						

⁽¹⁾ A combination of Africa, Asia and Pacific regions.

The domestic market reached a total of 527,352 passengers in 1992, a 20.1% increase over a year earlier. This number was the highest total ever achieved since the start of the domestic survey in 1978. Canada 3000 Airlines was, by far, the top ranked domestic air carrier accounting for 67.8% of the domestic charter passenger market in 1992. Toronto-Vancouver was the top city-pair with 179,669 passengers; Calgary-Toronto ranked second with 64,834 passengers.

The total international market, after undergoing two consecutive annual decreases, reported a 8.9% increase in 1992 to 4,725,165 passengers. All of the charter regions contributed to this increase.

Europe experienced an active year in 1992, improving its charter passenger numbers by 10.1% to 1,055,084. Some of the European countries which made substantial gains in terms of passengers, 1992 compared to 1991, were: The United Kingdom, up 18.8% to 345,001, the Azores, up 28.9% to 45,996, Ireland, up 25.1% to 40,528, Poland up 23.6% to 42,089, Portugal, up 12.2% to 46,793 and Switzerland, up 394.1% to 4,936 passengers.

The Southern region bounced back in 1992 with a 7.7% increase over 1991. This occurred despite a 4.6% decrease (to 607,913 passengers) in Mexico, the Southern region's largest charter market. In contrast to Mexico, second ranked Dominican Republic recouped almost all its 1991 passenger losses with a 18.8% increase in 1992 to 295,333 passengers. As well, third ranked Cuba continued its increasing trend, which began in 1988, to report a 35.3% increase to 192,991 passengers in 1992.

All of the United States' charter markets reported an increase in 1992 with the exception of California which reported a 39.0% decrease to 41,721 passengers.

TABEAU 7.

Passagers des vols nolisés par région, 1982 à 1992 (données provisoires pour 1992)

⁽¹⁾ Une combinaison des régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique.

Le marché intérieur a atteint un nombre total de 527,352 passagers en 1992, une hausse de 20,1% par rapport à l'année précédente. Ce nombre représente le total le plus élevé depuis le début de l'enquête intérieure en 1978. En 1992, Canada 3000 Airlines était, de loin, le principal transporteur intérieur représentant 67,8% du marché des passagers des vols d'affrètement. Toronto-Vancouver était la première paire de villes avec 179,669 passagers; Calgary-Toronto était classée deuxième avec 64,834 passagers.

Le marché international total, après avoir subi deux baisses annuelles consécutives, a rapporté une hausse de 8,9% en 1992 pour atteindre 4,725,165 passagers. Toutes les régions des vols d'affrètement ont contribué à cette hausse.

L'Europe a connu une année active en 1992, en augmentant ses nombres de passagers des vols d'affrètement de 10,1% à 1,055,084. En comparant 1992 à 1991, parmi les pays européens qui ont connu des gains remarquables en termes de passagers sont: le Royaume-Uni, en hausse de 18,8% à 345,001, les Açores, en hausse de 28,9% à 45,996, l'Irlande, en hausse de 25,1% à 40,528, la Pologne, en hausse de 23,6% à 42,089, le Portugal, en hausse de 12,2% à 46,793 et la Suisse, en hausse de 394,1% à 4,936 passagers.

La région du Sud a fait son retour en 1992 avec une hausse de 7,7% par rapport à 1991, et ceci malgré une baisse de 4,6% à 607,913 passagers au Mexique, son marché d'affrètement le plus populaire dans cette région. Contrairement au Mexique, la République Dominicaine, classée deuxième, a récupéré presque toutes les pertes de 1991 en termes de passagers avec une hausse de 18,8% en 1992 pour atteindre 295,333 passagers. De même, Cuba au troisième rang a suivi sa tendance à la hausse qui a débuté en 1988, pour rapporter une hausse de 35,3% en 1992 par rapport à 1991, à 192,991 passagers.

Tous les marchés d'affrètement des États-Unis ont connu des hausses en 1992 à l'exception de la Californie qui a rapporté une baisse de 39,0% à 41,721 passagers.

TABLE 8.

Domestic Charter Passenger Traffic - Top Ten City-Pairs,
1991 and 1992 (Preliminary Data for 1992)

Rank	City-Pair	1991	1992	Change 1992/1991
Rang	Paire de villes			Variation
		No.-Nbre ('000)		%
1	Toronto - Vancouver	155.4	179.7	15.6
2	Calgary - Toronto	76.9	64.8	-15.7
3	Montréal - Vancouver	35.4	49.3	39.3
4	Toronto - Winnipeg	28.5	46.8	64.2
5	Vancouver - Winnipeg	15.8	43.9	177.8
6	Edmonton - Toronto	34.1	42.1	23.5
7	Halifax - Toronto	12.9	21.4	65.9
8	St. John's - Toronto	5.9	15.6	164.4
9	Calgary - Vancouver	26.7	10.0	-62.5
10	Edmonton - Vancouver	11.2	4.5	-59.8
	Others/Autres	36.2	49.3	36.2
	Total Domestic/Intérieur	439.0	527.4	20.1

TABLEAU 8.

Trafic de passagers des affrètements intérieurs
principales paires de villes, 1991 et 1992 (de
provisoires pour 1992)

TABLE 9.

International Charter Passenger Traffic - Top Fifteen City-
Pairs, 1991 and 1992 (Preliminary Data for 1992)

Rank	City-Pair	1991	1992	Change 1992/1991
Rang	Paire de villes			Variation
		No.-Nbre ('000)		%
1	Montréal - Fort Lauderdale	236	310	31.4
2	Toronto - Orlando	212	217	2.4
3	Toronto - Clearwater/St. Petersburg	214	204	-4.7
4	Toronto - Las Vegas	176	197	11.9
5	Montréal - Paris	198	196	-1.0
6	Toronto - Fort Lauderdale	169	160	-5.3
7	Toronto - Cancun	95	94	-1.1
8	Toronto - London	66	93	40.9
9	Montréal - Puerto Plata	78	92	17.9
10	Toronto - Fort Myers	83	87	4.8
11	Québec - Fort Lauderdale	71	86	21.1
12	Montréal - Orlando	57	73	28.1
13	Montréal - Acapulco	72	65	-9.7
14	Montréal - Cancun	87	64	-26.4
15	Toronto - Manchester	47	62	31.9
	Others/Autres	2,480	2,725	9.9
	Total International	4,341	4,725	8.9

TABLEAU 9.

Trafic de passagers des affrètements internationaux -
principales paires de villes, 1991 et 1992 (de
provisoires pour 1992)

For the second consecutive year, Montréal-Fort Lauderdale emerged as the most popular international city-pair for charter passengers. It should be noted that a city-pair involving Montréal encompasses both Dorval and Mirabel airports.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

Pour la deuxième année consécutive, Montréal-Fort Lauderdale s'est distinguée comme la paire de villes internationales la plus populaire pour les passagers des vols d'affrètement. Il est à noter qu'une paire de villes impliquant Montréal comprend les aéroports de Dorval et Mirabel.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 10.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

TABEAU 10.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, troisième trimestre 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic									
First quarter	3,091.3	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Premier trimestre
Second quarter	3,852.0	9.3	32.5	27.1	63.8	68.2	3.7	4.8	Deuxième trimestre
Third quarter	3,753.7	-6.0	24.1	25.2	71.2	69.3	4.7	5.5	Troisième trimestre
Year-to-date	10,697.0	-0.1	29.8	27.7	66.1	67.4	4.0	4.9	Année à ce jour
Southern services									
First quarter	2,924.1	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Premier trimestre
Second quarter	3,662.6	9.9	31.1	26.0	65.1	69.0	3.8	5.0	Deuxième trimestre
Third quarter	3,561.4	-5.8	22.8	24.1	72.4	70.2	4.9	5.7	Troisième trimestre
Year-to-date	10,148.1	0.3	28.4	26.6	67.4	68.3	4.2	5.2	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Premier trimestre
Second quarter	1,772.4	5.7	37.2	32.1	59.5	64.0	3.3	3.9*	Deuxième trimestre
Third quarter	1,568.6	-8.9	29.9	30.7	65.8	64.5	4.3	4.8	Troisième trimestre
Year-to-date	4,903.6	-0.9	34.2	32.2	62.2	63.5	3.6	4.4	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	1,361.5	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.0	Premier trimestre
Second quarter	1,890.2	14.9	24.8	20.4	70.8	73.7	4.4	6.0	Deuxième trimestre
Third quarter	1,992.8	-3.3	16.8	18.9	77.9	74.7	5.3	6.4	Troisième trimestre
Year-to-date	5,244.5	1.4	22.9	21.4	72.3	72.8	4.8	5.9	Année à ce jour
Northern Services									
First quarter	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Premier trimestre
Second quarter	189.4	-2.3	57.5	47.1	41.5	52.0	0.9	0.9	Deuxième trimestre
Third quarter	192.2	-9.3	48.3	46.2	50.4	53.0	1.4	0.8	Troisième trimestre
Year-to-date	548.8	-6.4	54.0	48.0	44.9	50.9	1.1	1.1	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

TABLE 10.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 10.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur selon le secteur et le groupe tarifaire - Transport aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, troisième trimestre 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
			1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	1992	Change 1992/1991 Variation							
	No. - Nbre ('000 000)	%	%						
Domestic									
First quarter	3 636.4	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	4 941.3	15.3	26.4	21.8	69.6	72.6	4.0	5.6	Deuxième trimes
Third quarter	5 240.3	-1.6	18.3	19.8	76.6	74.0	5.1	6.2	Troisième trime
Year-to-date	13 818.0	3.2	24.3	22.5	71.2	71.8	4.4	5.6	Année à ce jour
Southern services									
First quarter	3 496.4	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Premier trimestre sud
Second quarter	4 775.4	15.7	25.3	21.1	70.5	73.2	4.2	5.7	Deuxième trimes
Third quarter	5 054.5	-1.4	17.3	18.9	77.5	74.7	5.2	6.4	Troisième trime
Year-to-date	13 326.3	3.4	23.3	21.7	72.1	72.5	4.6	5.8	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Premier trimestre
Second quarter	779.9	7.1	35.0	29.9	61.8	66.1	3.2	4.0*	Deuxième trimes
Third quarter	698.0	-8.8	27.9	29.0	68.1	66.1	4.0	5.0	Troisième trime
Year-to-date	2 155.4	0.0	32.0	30.2	64.5	65.4	3.5	4.4	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	2 818.9	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.3	4.3	5.2	Premier trimestre
Second quarter	3 995.6	17.6	23.2	19.4	72.4	74.5	4.4	6.1	Deuxième trimes
Third quarter	4 356.4	-0.2	15.4	17.3	79.1	76.1	5.4	6.6	Troisième trime
Year-to-date	11 170.9	4.0	21.6	20.1	73.6	73.8	4.8	6.1	Année à ce jour
Northern Services									
First quarter	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Premier trimestre nord
Second quarter	165.9	2.9	53.8	42.8	45.3	56.4	1.0	0.8	Deuxième trimes
Third quarter	185.8	-4.9	44.9	42.9	53.9	56.4	1.2	0.7	Troisième trime
Year-to-date	491.7	-1.6	50.0	44.1	48.9	54.9	1.1	1.0	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Discount Fare Utilization

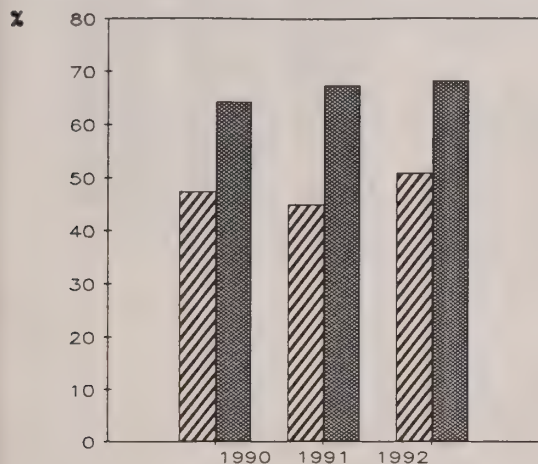
Preliminary estimates (see Table 8.1) indicated that 67.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level 1 air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1992. This level represented an increase of 1.3 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 4.0 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.8%, up slightly from 71.2% in 1991 (see Table 8.2).

At a more disaggregate level, Figure 8.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 10.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September 1990-1992

Passengers
Passagers



▨ Northern sector
Secteur nord

In the southern sector, 68.3% of passenger traffic (representing 72.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1992. In 1991, the corresponding figures were 67.4% for passengers and 72.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.9% of the traffic during the first three quarters of 1992, up from 44.9% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 6.0 percentage points (from 48.9% to 54.9%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more).

Utilisation des tarifs réduits

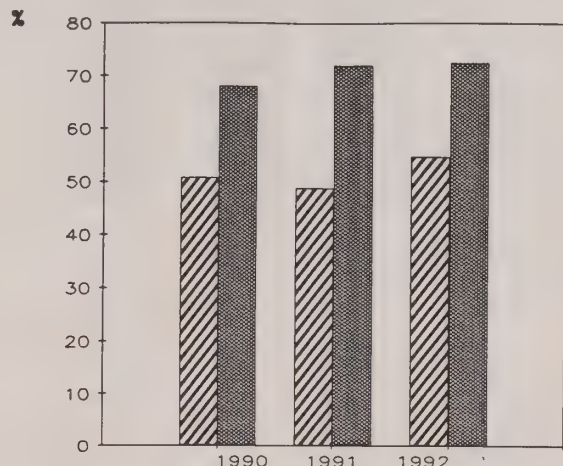
Selon les estimations provisoires (voir tableau 8.1), 67,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1992. Ce niveau représente une hausse de 1,3 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 4,0 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté légèrement pour passer de 71,2% en 1991 à 71,8% en 1992 (voir tableau 8.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 8.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 10.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



■ Southern sector
Secteur sud

Dans le secteur sud, 68,3% du trafic de passagers (représentant 72,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1992. En 1991, les chiffres correspondants étaient 67,4% pour les passagers et 72,1% pour les passagers-kilomètres. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,9% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1992, une hausse par rapport à 44,9% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 6,0 points de pourcentage (de 48,9% à 54,9%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du Sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

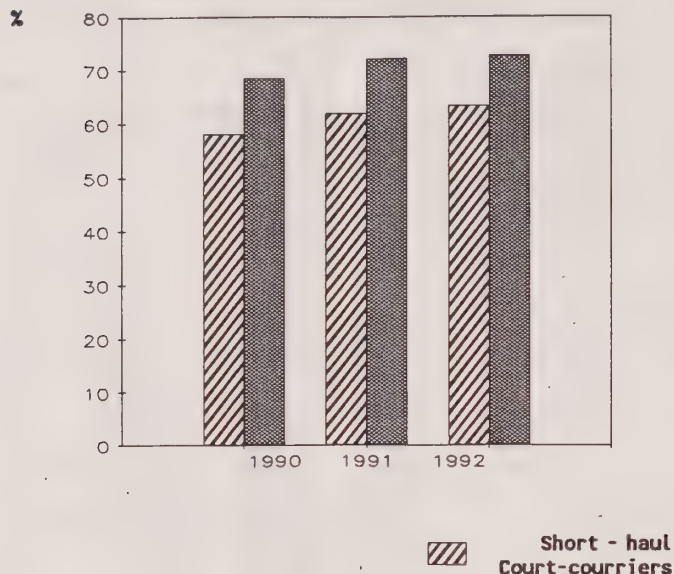
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus).

This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1992, discount carriage on long-haul services represented 72.8% of passenger volume and 73.8% of passenger-kilometres; this compared with 63.5% and 65.4%, respectively for short-haul services (see Figure 8.2).

Figure 10.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1990-1992

Passengers
Passagers



Average Fares

In the third quarter of 1992, the average domestic air fare was \$179, unchanged from the average of one year ago. Figure 8.3 shows that the average of all fares in the South continued the downward trend they have followed since the fourth quarter of 1990. The other fares have shown increases for the first time since the second quarter of 1991. The exception is northern (regulated) discount fares, which have now risen for three consecutive quarters: however these fares remain 2.7% below the level of the third quarter of 1990.

Figure 10.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1990-1992

All Fares
Tous les tarifs

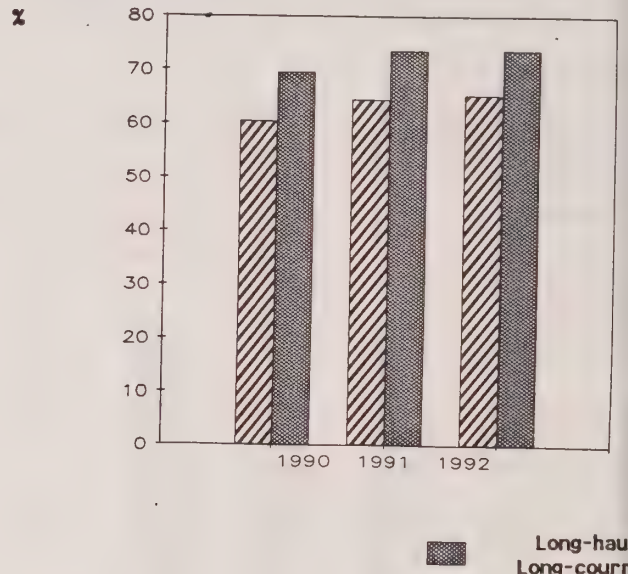


Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72,8% du volume de passagers et 73,8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,5% et 65,4% (voir figure 8.2).

Figure 10.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



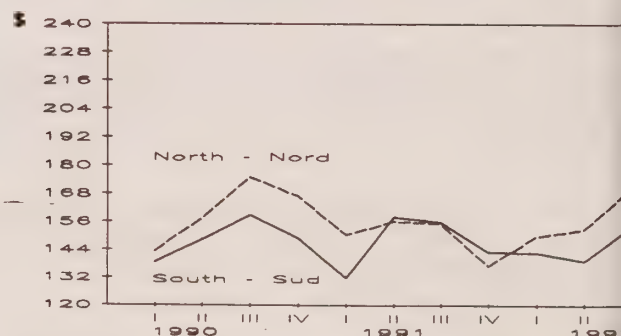
Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1992, la moyenne des tarifs intérieurs s'établissait à \$179, demeurant inchangée par rapport à l'année précédente. La figure 8.3 montre que la moyenne de tous les tarifs dans le secteur sud ont suivi une tendance à la baisse débutée depuis le quatrième trimestre de 1990. Les autres tarifs moyens ont montré une première hausse depuis le deuxième trimestre de 1991. Les tarifs réduits du secteur nord ont fait l'exception en augmentant au cours de trois trimestres consécutifs. Cependant, ces tarifs sont restés 2,7% au-dessous du niveau atteint lors du troisième trimestre de 1990.

Figure 10.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1990-1992

Discount Fares
Tarifs réduits



The most notable decrease in domestic air fares was in first class fares, which decreased by 16.3% from \$563 in 1991 to \$471 in 1992. Business class and economy class fares also recorded declines of 4.5% and 3.8%, respectively.

The largest increase in domestic fares occurred in the northern (regulated) zone, where discount fares increased by 9.8%, from \$155 in the third quarter of 1991 to \$170 in 1992.

Notes

- Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). The northern sector refers to traffic within the region designated as the "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in July 1993. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1989).

Les tarifs de première classe ont connu la plus grande diminution au cours du troisième trimestre de 1992, passant de \$563 en 1991 à \$471 en 1992, soit une baisse de 16,3%. Les tarifs de la classe affaires et les tarifs de classe économique ont aussi connu des diminutions de 4,5% et 3,8% respectivement.

Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de \$155 au cours du troisième trimestre de 1991 à \$170 en 1992; ceci représente une augmentation de 9,8%.

Notes

- Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de la première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinéaires, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme zone réglementée ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en juillet 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-1989).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 8

Vol. 25, N° 8

HIGHLIGHTS

- After five months of 1993, the Canadian Level I air carriers have reduced available seat-kilometres by 2%, compared to the same period of 1992. Passenger-kilometres have decreased by 3%. Available on CANSIM: Matrix 385
- The United States region reported a 9% increase between 1991 and 1992, to 2.1 million charter passengers, thereby reversing the trend after two years of consecutive decreases.
- Preliminary annual 1992 data indicated that for the 10th consecutive year the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Toronto-New York reported an increase of 3% while the city-pairs Montréal-New York and Toronto-Chicago reported decreases of 10% and 1% respectively.

Special Article

- As Wardair's presence in the international charter market decreased following deregulation in 1988, the big gains in this market were made by the carriers who specialize in international charters. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and their affiliates reported little difference in their operations in this market.

Recent Release

- Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1992 (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Après cinq mois de 1993, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont réduit le nombre de sièges-kilomètres disponibles de 2% par rapport à la même période de 1992. Le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 3%. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- De 1991 à 1992, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 9% pour atteindre 2,1 millions de passagers d'affrètement, ce qui a permis d'inverser la tendance après deux années consécutives de baisses.
- Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que, pour la dixième année consécutive, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Toronto-New York a rapporté une hausse de 3% alors que les liaisons Montréal-New York et Toronto-Chicago ont rapporté des baisses de 10% et 1% respectivement.

Étude spéciale

- Comme la présence de Wardair dans le marché international d'affrètement a décliné à la suite de la déréglementation en 1988, les gains importants ont été réalisés par les transporteurs qui se spécialisaient dans les affrètements internationaux. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et leurs affiliés ont rapporté peu de changement dans leurs opérations dans ce marché.

Mise en circulation récente

- Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1992 (N° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Ann. Years of
d'excellence Excellence

Statistics
CanadaStatistique
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, May 1993, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	May	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	May	1993	Year-to-Date	
	Mai	1993/1992	Cumulatif	1993/1992	
	'000	Variation	'000	Variation cumulative	
		%		%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,192*	-2.9	5,362*	1.1	- Intérieur
- International	567	6.8	2,555	4.1	- International
- Total	1,759*	0.0	7,917*	2.1	- Total
Passengers - Charter	85	-7.6	879	-0.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,844*	-0.4	8,796*	1.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 460 353	-13.2	6 179 072	-10.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 119 575	1.2	9 091 414	2.2	- International
- Total	3 579 928	-5.2	15 270 486	-3.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	194 120	-8.0	2 036 064	2.3	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 774 048	-5.4	17 306 550	-2.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 429 943	-5.2	24 489 281	-2.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	233 864	-7.9	2 508 925	3.4	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 663 808	-5.3	26 998 207	-1.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.9	...	62.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	83.0	...	81.2	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.6	...	64.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	120 265	6.0	547 384	7.9	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	230	28.5	2 782	-3.4	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	120 495	5.9	550 167	7.8	Total
Hours Flown	62	-8.8	303	-7.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	249 811	-7.9	1 195 067	-6.0	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - litres
Available on CANSIM: Matrix 385					Disponible sur CANSIM: Matrice 385

* As of October, 1992, one carrier introduced a system improvement relating to scheduled domestic passenger counts. This change brings its count more in line with the enplaned passenger concept used by the civil aviation surveys. Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where shown with an asterisk), beginning with the month October, 1992 will be higher than they would have been using the previous system count, because of this conceptual change. Monthly percentage changes will be affected until October, 1993, while year-to-date percentage changes will be affected until the beginning of 1994.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

* À partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré son système informatique relié au nombre de passagers sur les services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le nombre de passagers est calculé selon le concept des passagers embarqués. Ce concept est utilisé dans les enquêtes de l'aviation civile. À cause de ce changement conceptuel, commençant au mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulatives sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées par un astérisque) seront plus élevées que si elles avaient été générées par l'ancien système. Les variations mensuelles en pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, tandis que les variations cumulatives en pourcentage seront affectées jusqu'au commencement de 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Canada-United States Charter Passenger Traffic, 1983-1992
(Preliminary Data for 1992)

Year	Florida	Nevada	Hawaii	California	Other(1)	Total
Année	Floride	Nevada	Hawaï	Californie	Autre(1)	
1983	761,687	320,020	297,856	59,691	135,208	1,574,462
1984	782,081	354,838	275,282	43,508	153,196	1,608,905
1985	834,130	408,805	296,417	67,091	139,871	1,746,314
1986	817,473	370,114	260,076	30,141	131,184	1,608,988
1987	868,415	408,052	218,472	21,478	151,119	1,667,534
1988	1,084,089	475,691	195,465	90,420	177,556	2,023,221
1989	1,383,456	511,398	199,836	92,493	186,275	2,373,458
1990	1,391,807	531,226	31,611	74,678	219,678	2,249,000
1991	1,225,762	446,341	62,389	68,418	149,167	1,952,077
1992	1,336,651	491,202	74,520	41,721	181,831	2,125,925
% Change						
1992/1983	75.5	53.5	-75.1	-30.1	34.5	35.0
1992/1991	9.0	10.0	19.4	-39.0	21.9	8.9
Variation en %						

(1) A combination of Arizona, Other U.S., Puerto Rico and U.S. Virgin Islands

The United States region reported a 8.9% increase between 1991 and 1992, to 2,125,925 passengers, thereby reversing the trend after two years of consecutive decreases. All of the United States' charter markets, with the exception of California, posted an increase in passengers in 1992.

Florida and Nevada, the region's largest charter markets for Canadians, reported similar percentage increases of 9.0% and 10.0%, respectively. Florida with 1,336,651 passengers, represented 62.9% of the United States' charter market; Canadian air carriers served 94.9% of this traffic. Most prominent among the Canadian carriers were Canadian Airlines Int'l, Canada 3000 Airlines, Air Canada and Nationair which, taken together, accounted for 87.0% of the Florida market.

Nevada also appeared to be recovering from a weak previous year. Canadian air carrier representation in the Nevada market accounted for 439,009 passengers, or 89.4%, in 1992, a sharp drop from the 97.1% representation a year earlier. U.S. air carriers AV Atlantic and Empire Airlines were aggressive new participants in the Canada/Nevada charter market while U.S. air carrier Sun Country Airlines greatly increased its service into this charter market in 1992.

California's 39.0% decrease to 41,721 passengers enabled Hawaii to regain its third place ranking in the United States charter market. Air Canada continued to conduct its operations between western Canadian cities and Hawaii; however, Hawaii's 19.4% increase was mainly due to new services offered by Canada 3000 Airlines in 1992.

With regards to the 'other' category, increased operations by the following carriers contributed to its 21.9% increase over 1991: AirBC into Arizona, Air Canada, Air Transat and Canada 3000 Airlines into Puerto Rico.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 2.

Trafic des passagers nolisés, Canada-États-Unis, 1983-1992
(données provisoires pour 1992)

Year	Florida	Nevada	Hawaii	California	Other(1)	Total
Année	Floride	Nevada	Hawaï	Californie	Autre(1)	
1983	761,687	320,020	297,856	59,691	135,208	1,574,462
1984	782,081	354,838	275,282	43,508	153,196	1,608,905
1985	834,130	408,805	296,417	67,091	139,871	1,746,314
1986	817,473	370,114	260,076	30,141	131,184	1,608,988
1987	868,415	408,052	218,472	21,478	151,119	1,667,534
1988	1,084,089	475,691	195,465	90,420	177,556	2,023,221
1989	1,383,456	511,398	199,836	92,493	186,275	2,373,458
1990	1,391,807	531,226	31,611	74,678	219,678	2,249,000
1991	1,225,762	446,341	62,389	68,418	149,167	1,952,077
1992	1,336,651	491,202	74,520	41,721	181,831	2,125,925
% Change						
1992/1983	75.5	53.5	-75.1	-30.1	34.5	35.0
1992/1991	9.0	10.0	19.4	-39.0	21.9	8.9
Variation en %						

(1) Une combinaison de l'Arizona, Autres É.-U., Porto Rico et les îles Vierges

De 1991 à 1992, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 8,9% pour atteindre 2,125,925 passagers, ce qui a permis d'inverser la tendance après deux années consécutives de baisses. Tous les marchés nolisés des États-Unis, à l'exception de la Californie, ont connu une hausse de passagers en 1992.

La Floride et le Nevada, les principaux marchés nolisés de la région pour les Canadiens, ont rapporté des hausses en pourcentage similaires, soit 9,0% et 10,0% respectivement. La Floride avec 1,336,651 passagers, a représenté 62,9% du marché nolisé des États-Unis. Les transporteurs aériens canadiens ont desservi 94,9% de ce trafic. Parmi les transporteurs canadiens les plus prédominants, on trouve les Lignes aériennes Canadien International, Canada 3000 Airlines, Air Canada et Nationair qui, pris ensemble, ont compté pour 87,0% du marché de la Floride.

Le Nevada paraît aussi récupérer par rapport à l'année précédente. En 1992, la représentation des transporteurs canadiens dans le marché du Nevada a compté pour 439,009 passagers ou 89,4%, une baisse importante par rapport à la représentation de 97,1% de l'année précédente. En 1992, les transporteurs américains AV Atlantic et Empire Airlines furent des nouveaux transporteurs agressifs alors que le transporteur américain Sun Country Airlines a largement augmenté ses services pour ce marché nolisé.

La baisse de 39,0% à 41,721 passagers en Californie a permis à Hawaï de récupérer sa troisième position dans le marché d'affrètement des États-Unis. Air Canada a continué d'offrir ses services entre les villes de l'ouest canadien et Hawaï; cependant, la hausse de 19,4% enregistrée à Hawaï est largement attribuable aux nouveaux services offerts par Canada 3000 Airlines en 1992.

Quant à la catégorie 'Autre', la hausse des services par les transporteurs suivants a contribué à sa croissance de 21,9% par rapport à 1991: AirBC en Arizona, Air Canada, Air Transat et Canada 3000 Airlines à Porto Rico.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1992
(Preliminary Data)

Rank Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre Rang	City-Pair Paire de villes	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre	Annual 1991 Annuel	Annual 1992 Annuel	Change Annual 1992/1991 Variation annuelle
		No.-Nbre		%		
1	Toronto - New York	182,280	179,140	722,520	742,210	2.7
2	Montréal - New York	94,640	74,000	341,760	309,150	-9.5
3	Toronto - Chicago	73,830	69,410	298,440	297,060	-0.5
4	Toronto - Miami	60,330	63,940	227,940	222,590	-2.3
5	Toronto - Los Angeles	66,170	63,290	242,240	276,250	14.0
6	Toronto - Tampa/St. Petersburg	56,780	61,750	193,150	211,980	9.7
7	Toronto - Boston	61,890	49,460	235,990	222,890	-5.6
8	Vancouver - Los Angeles	57,450	47,500	225,780	205,630	-8.9
9	Montréal - Miami	49,650	45,400	171,780	168,120	-2.1
10	Toronto - San Francisco	41,380	44,090	180,510	185,140	2.6
11	Vancouver - San Francisco	39,080	34,920	169,150	157,720	-6.8
12	Vancouver - Hawaii	34,290	29,480	110,850	98,830	-10.8
13	Calgary - Los Angeles	31,020	27,150	117,470	126,650	7.8
14	Montréal - Los Angeles	21,880	25,190	87,830	97,200	10.7
15	Toronto - Philadelphia	24,350	24,520	90,310	98,350	8.9
16	Toronto - Atlanta	18,420	22,060	65,090	79,110	21.5
17	Montréal - Chicago	22,950	20,570	95,850	91,900	-4.1
18	Montréal - Boston	21,250	20,550	92,320	86,730	-6.1
19	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,140	20,030	81,540	81,680	0.2
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	20,300	19,310	71,170	65,060	-8.6
21	Toronto - Detroit	20,880	18,580	68,850	71,340	3.6
22	Toronto - Orlando	10,050	16,800	35,350	63,960	80.9
23	Toronto - Washington/Baltimore	18,990	16,410	78,870	72,610	-7.9
24	Montréal - Ft. Lauderdale	20,860	16,170	69,510	52,930	-23.9
25	Toronto - Ft. Lauderdale	7,870	14,450	21,120	39,520	87.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,075,730	1,024,170	4,095,390	4,124,610	0.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,119,410	2,140,010	8,340,100	8,702,740	4.3

Preliminary annual 1992 data indicated that for the 10th consecutive year the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Toronto-New York reported an increase of 2.7% while the city-pairs Montréal-New York and Toronto-Chicago reported decreases of 9.5% and 0.5% respectively.

The number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States increased 4.3% in 1992 to 8,702,740. This represented a substantial improvement over the 8.3% decrease that occurred in 1991.

Of the top 25 city-pairs, Toronto-Ft. Lauderdale (+87.1%), Toronto-Orlando (+80.9%), and Toronto-Atlanta (+21.5%) reported the highest percentage increases in 1992. All three increases can be largely attributed to the inauguration of new services by Delta Airlines in December 1991 and January 1992.

For further information, please contact Joan Forbes (819-997-1386).

Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que, pour la dixième année consécutive, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Toronto-New York a rapporté une hausse de 2,7% alors que les liaisons Montréal-New York et Toronto-Chicago ont rapporté des baisses de 9,5% et 0,5% respectivement.

Le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 4,3% en 1992 pour atteindre 8,702,740. Ceci a représenté une amélioration remarquable par rapport à la baisse de 8,3% enregistrée en 1991.

Parmi les 25 principales paires de villes, Toronto-Ft. Lauderdale (+87,1%), Toronto-Orlando (+80,9%) et Toronto-Atlanta (+21,5%) ont rapporté les plus fortes hausses en pourcentage en 1992. Ces trois hausses peuvent largement être attribuables à l'inauguration de nouveaux services par Delta Airlines en décembre 1991 et janvier 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

The International Air Charter Market (Passengers)

One of the major areas of turbulence in the wake of deregulation in the Canadian aviation industry has been in the international charter market. In particular, the notable changes have occurred in the market served by carriers with jets of 85 seats or more. Table 4 shows the Canadian air carriers, aside from Wardair, which have focused their operations on the international charter market over the last decade. As is apparent, this market has been characterized by rapid entry and exit over the period from 1987 to 1991.

Table 4

International Charter Carriers (Jet Aircraft - 85 seats or more) (excluding Wardair)

Year/Année	1983	1984	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Charter Carrier/ Services d'affrètement								
Air Transat			X	X	X	X	X	X
Air 2000/Canada 3000				X	X	X	X	X
Crownair					X	X		
Holidair					X			
Minerve				X	X			
Nationair		X	X	X	X	X	X	X
Odyssey				X	X	X		
Points of Call				X	X			
Royal Air								X
Vacationair				X	X			
Worldways	X	X	X	X	X	X		

Wardair operated independently up to and during 1989, but by then had shifted much of its focus to scheduled services, including domestic scheduled operations. In 1983, the charter market was led by Wardair, which accounted for nearly half the passengers carried. Worldways was the other independent charter carrier, at the time accounting for less than 10% of the market.

Table 5 shows the remaining two groups of carriers which operated large jet aircraft in the international market.

Air Canada and CP Air were both active in 1983, but taken together had no more of a presence than the regional scheduled air carriers, which included Eastern Provincial, Nordair (owned by Air Canada at the time), Pacific Western Airlines and Quebecair.

By 1987, the regional carriers, with the exception of Quebecair, had been merged to become Canadian Airlines International Ltd (CAIL). The new regional carriers which fed the scheduled networks of the major carriers offered some limited capacity in the international charter market. Quebecair became independent in late 1989, under the name Intair. First Air is the remaining regional carrier which has served this market steadily in the 1980's and 1990's.

Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)

Le marché des services d'affrètement internationaux a été l'une des principales composantes touchées par la déréglementation dans l'industrie du transport aérien au Canada. Plus particulièrement, les changements marquants sont survenus sur le marché desservi par les transporteurs qui exploitaient des avions à réaction de 85 sièges ou plus. Le tableau 4 présente les compagnies aériennes canadiennes, à part Wardair, qui ont concentré leurs activités sur le marché des services d'affrètement internationaux au cours de la dernière décennie. Tel que mis en évidence, ce marché a été caractérisé par des entrées et des sorties rapides au cours de la période de 1987 à 1991.

Tableau 4

Compagnies de services d'affrètement internationaux (Avions à réaction de 85 sièges ou plus) (ce tableau n'inclut pas Wardair)

La compagnie Wardair a exploité ses services de façon autonome jusqu'en 1989 inclusivement, pour ensuite diriger la plus grande partie de ses activités vers les services réguliers, incluant les activités régulières intérieures. En 1983, Wardair dominait le marché des services d'affrètement et représentait près de la moitié du nombre de passagers transportés. Worldways, l'autre compagnie de services d'affrètement indépendante, possédait alors moins de 10 % du marché.

Le tableau 5 présente les deux autres groupes de transporteurs qui exploitaient de gros avions à réaction sur le marché des vols internationaux.

Les compagnies Air Canada et CP Air étaient actives en 1983, mais, ensemble, ne jouaient pas un rôle plus important que les transporteurs aériens réguliers régionaux dont faisaient partie Eastern Provincial, Nordair (qui appartenait alors à Air Canada), Pacific Western Airlines et Québecair.

En 1987, les transporteurs régionaux, à l'exception de Québecair, avaient été amalgamés pour former les Lignes aériennes Canadien International (LACI). Les nouveaux transporteurs régionaux qui alimentaient les réseaux de services réguliers des principaux transporteurs offraient une capacité restreinte sur le marché des vols d'affrètement internationaux. La compagnie Québecair est devenue indépendante à la fin de 1989 et a pris le nom d'Intair. First Air est le seul autre transporteur régional qui a continué de desservir ce marché dans les années 80 et 90.

Table 5

Other Carriers in the International Market

Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
Majors and Affiliates/Principaux transporteurs et sociétés affiliées						
Air BC				X	X	X
Air Canada	X	X	X	X	X	X
Air Nova			X	X	X	X
Air Atlantic						X
Canadian Airlines International Ltd./ Lignes aériennes Canadien International		X	X	X	X	X
CP Air	X					
Mordair	X					
Northwest Territorial				X	X	
Quebecair		X	X	X		
Time Air			X	X	X	X
Independent Regionals/ Transporteurs régionaux indépendants						
Eastern Provincial	X					
First Air		X	X	X	X	X
Intair					X	X
Pacific Western	X					
Quebecair	X					

Tableau 5

Autres transporteurs sur le marché des vols internationaux

Deregulation and the Entry Craze

Nationair and Air Transat began operations as independent charter carriers in 1984 and 1987 respectively. The real growth in the number of carriers in the charter group came in 1988, following deregulation, when eight new entrants appeared. In 1989, two more carriers reported operations, swelling the number to ten, although during 1989 some of the new entrants began going out of business. In addition to the carriers shown, there were also several near entrants, whose operations never got off the ground.

At the height of the entry craze, most carriers viewed Wardair's move toward scheduled operations as a sign that undercapacity in the international charter market would continue to grow. Tour operators noted a lack of available aircraft offered by the three major carriers as a reason to start their own charter air carrier operation. Also, the strong growth in the domestic economy and the increase in international air travel in the last half of the 1980's signalled to many that the time was right to get into the market.

Déréglementation et la ruée sur le marché

Nationair et Air Transat ont débuté leurs activités à titre de transporteurs d'affrètement indépendants en 1984 et en 1987 respectivement. La hausse réelle du nombre de transporteurs d'affrètement est survenue en 1988, suite à la déréglementation, avec l'arrivée de huit nouvelles compagnies sur le marché. En 1989, deux autres transporteurs sont venus s'ajouter au marché, portant ainsi leur nombre à dix. Toutefois, la même année, certaines compagnies nouvellement arrivées ont dû fermer leurs portes. On a observé par ailleurs plusieurs autres compagnies dont les activités n'ont pas démarré.

Au plus fort de cette ruée sur le marché, la plupart des transporteurs considéraient la nouvelle orientation de Wardair vers les services réguliers comme une preuve que le manque de capacité sur le marché des services d'affrètement internationaux continuerait de croître. Les voyageurs ont trouvé que le manque d'aéronefs chez les trois principaux transporteurs leur fournissait une bonne raison de lancer leurs propres services d'affrètement. Par ailleurs, la forte croissance de l'économie du pays et l'accroissement des voyages aériens internationaux au cours de la deuxième moitié des années 80 ont convaincu nombre de personnes qu'il était temps d'entrer sur le marché.

Although the gross domestic product was still growing in 1989, the magnitude of this growth had begun to diminish. Consequently, analysts have noted that demand for international charter travel was dropping as well, but reduced fares among the vast number of competitors resulted in record levels of passenger revenue being generated at this time. In a period of about two years between early 1989 and late 1991, the number of carriers in the charter group dropped from 10 to three. In addition to economic conditions, an executive of one carrier which went out of business cited several key ingredients which were required for success, but not always in effect for the carriers which went out of business. Included in these were the need to be properly funded, to have several modern, fuel efficient aircraft available, and to be able to economise on the operation. Specific suggestions included ensuring that the number of seats available on the aircraft be kept at a maximum, given the aircraft type, and that profits in areas such as catering be maximized.

Bien que le produit intérieur brut continuait de croître en 1989, le taux de croissance ralentissait. Aussi les analystes ont-ils constaté que la demande de services d'affrètement internationaux diminuait également. Toutefois, la baisse des tarifs à l'échelle des compétiteurs a amené des niveaux records de passagers payants. En près de deux ans, soit du début de 1989 et vers la fin de 1991, le nombre de transporteurs du groupe des affréteurs a chuté pour passer de dix à trois. Selon l'un des dirigeants d'une entreprise ayant fermé ses portes, la réussite repose sur nombre de facteurs clés sur lesquels les entreprises disparues n'ont pu compter, notamment de bonnes conditions économiques, un financement approprié, des aéronefs modernes, à faible consommation de carburant et la possibilité d'économiser sur les opérations. Il formule deux recommandations : s'assurer de toujours conserver le nombre maximal de sièges sur l'aéronef, vu le type d'aéronef, et maximaliser les bénéfices tirés de services comme les services des approvisionnements.

Table 6

International Charter Operations by Select Groups of Carriers

Tableau 6

Services d'affrètement internationaux, selon certains groupes de transporteurs

Year/Année	Wardair	Charter Group and Independent Regionals/ Groupe des affréteurs et transporteurs régionaux indépendants	Majors and Affiliates/ Principaux transporteurs et associés affiliés	Total
Passenger-kilometres Passagers-kilomètres ('000,000)				
1983	...	...	...	...
1987	...	...	...	...
1988	3,823	6,372	4,296	14,492
1989	2,300	10,724	4,194	17,218
1990	-	11,129	4,050	15,179
1991	-	10,379	3,239	13,618
Passenger-Revenue Recettes-Passagers (\$'000,000)				
1983	224	49	157	431
1987	170	211	211	592
1988	177	282	213	671
1989	99	460	208	768
1990	-	520	215	735
1991	-	481	188	669
Passengers Carried/ Passagers transportés				
1983	1,172,497	782,247	1,049,589	3,004,333
1987	1,025,037	1,259,287	1,555,791	3,840,115
1988	1,069,991	1,774,868	1,592,609	4,437,468
1989	640,756	2,930,877	1,556,383	5,128,016
1990	-	3,253,501	1,637,290	4,890,791
1991	-	2,663,586	1,307,565	3,971,151

Table 6 shows the international charter operations broken down into three groups of air carriers, for the years 1983, and 1987 to 1991. First, Wardair is shown individually. Second, the charter group consists of both those carriers shown in Table 4, and the independent regionals, as shown in Table 5. Finally, the third group shows data for those carriers included in Table 5 as majors and affiliates.

Figure 1 shows the passenger data from Table 6. Figure 2 shows the percentage growth in passengers carried by the charter and independent group, and by the major and affiliate group. These are percentages changes compared to the previous year shown in Table 6. As can be seen in Figure 1, Wardair's international charter operations drop steadily between 1988 and 1990. In Figure 2, it is apparent that the lions share of the gains are made by the charter and independent group, while the majors and affiliate group carried a relatively consistent share of the passengers in this market.

EQUIPMENT USED BY THE CHARTER GROUP

As of the end of 1983, Wardair had the bulk of the charter capacity to offer this market, with four Boeing 747's, and three McDonnell Douglas DC10's. Worldways, the only carrier in the charter group, as shown in Table 4, used four DC8's and one Boeing 707. Between 1983 and January, 1990, this charter group grew from five aircraft, operated by one carrier, to 36 aircraft, operated by seven carriers.

Taking the two periods January, 1989 and January, 1990 together, the average number of aircraft per carrier is four. However, removing the larger carriers, Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000, and Odyssey, the remaining carriers only reported, on average, 1.5 aircraft per carrier.

The most common aircraft between January, 1984, and January, 1991, was the DC8, with the bulk of those being operated by Nationair, which was the largest carrier, in terms of number of aircraft operated, between the years 1987 and 1993. By 1992, as Nationair sold much of its DC8 fleet, the Boeing 757 took over as the most popular aircraft type.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Le tableau 6 présente une ventilation des services d'affrètement internationaux, selon trois groupes de transporteurs aériens, pour les années 1983 et 1987-1991. Tout d'abord, les données sur Wardair sont fournies séparément. Puis, on présente le groupe des affréteurs qui englobe les transporteurs qui figurent au tableau 4 et les transporteurs régionaux indépendants qui figurent au tableau 5. Enfin, on présente des données sur les transporteurs qui figurent au tableau 5 en tant que principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées.

La figure 1 présente les données sur les passagers tirées du tableau 6. La figure 2 présente la croissance en pourcentage du nombre de passagers transportés selon le groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants, et selon le groupe des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ces pourcentages sont comparés à ceux de l'année précédente qui figurent au tableau 6. Comme le montre la figure 1, les activités de Wardair au niveau des affrètements ont chuté de 1988 à 1990. À la figure 2, il est évident que la part du lion revient au groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants; pour leur part, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont conservé une part relativement stable du trafic de passagers sur ce marché.

MATÉRIEL EXPLOITÉ PAR LE GROUPE DES AFFRÉTEURS

À la fin de 1983, Wardair possédait la plus forte capacité sur ce marché, soit quatre Boeing 747 et trois McDonnell Douglas DC10. Worldways, le seul transporteur dans le groupe des affréteurs (comme le montre le tableau 4), exploitait quatre DC8 et un Boeing 707. Entre 1983 et janvier 1990, ce groupe des affréteurs a augmenté pour passer de cinq aéronefs exploités par un transporteur, à 36 aéronefs exploités par sept transporteurs.

Si l'on examine les deux périodes que sont janvier 1989 et janvier 1990, on dénombre quatre aéronefs par transporteur. Toutefois, si l'on ne tient pas compte des grands transporteurs comme Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000 et Odyssey, les autres transporteurs déclarent chacun 1.5 aéronef.

Entre janvier 1984 et janvier 1991, le DC8 a été l'aéronef le plus exploité, principalement par Nationair qui s'est révélé le premier transporteur quant au nombre d'aéronefs exploités entre 1987 et 1993. En 1992, Nationair ayant vendu la plupart de ses DC8, le Boeing 757 est devenu le type d'aéronef le plus exploité.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1

Passenger Enplanements on International
Charter Operations

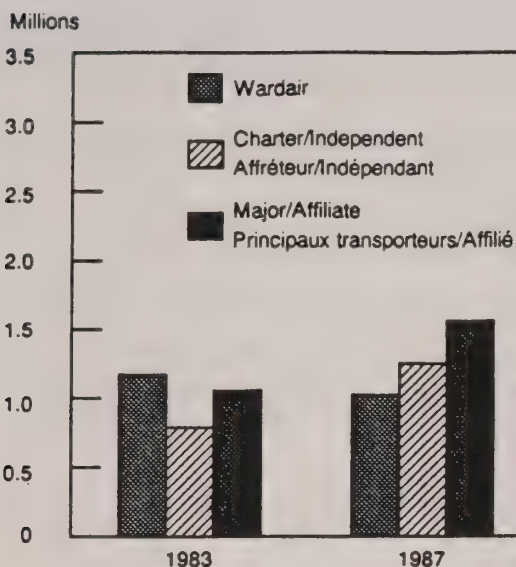


Figure 1

Passagers embarqués sur les services d'affrètement
Internationaux

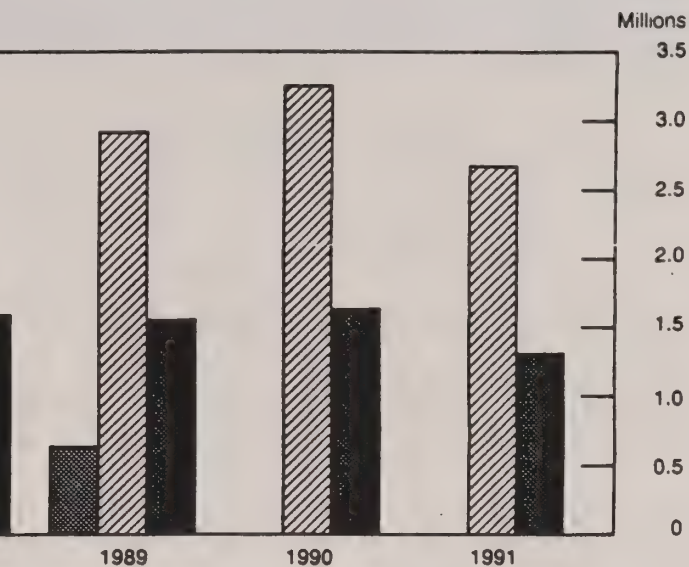


Figure 2

Passenger Enplanements
(percentage change from previous year shown)

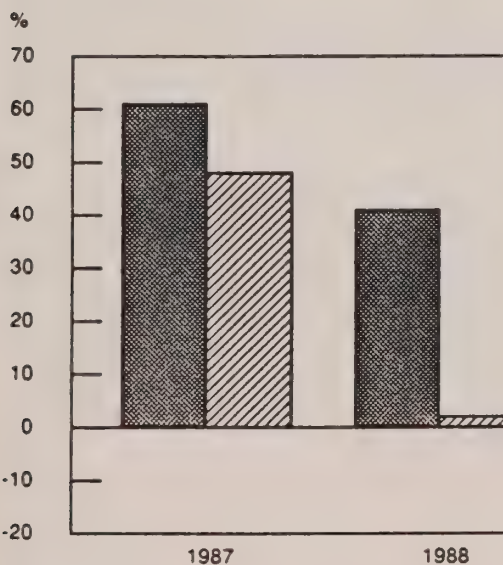
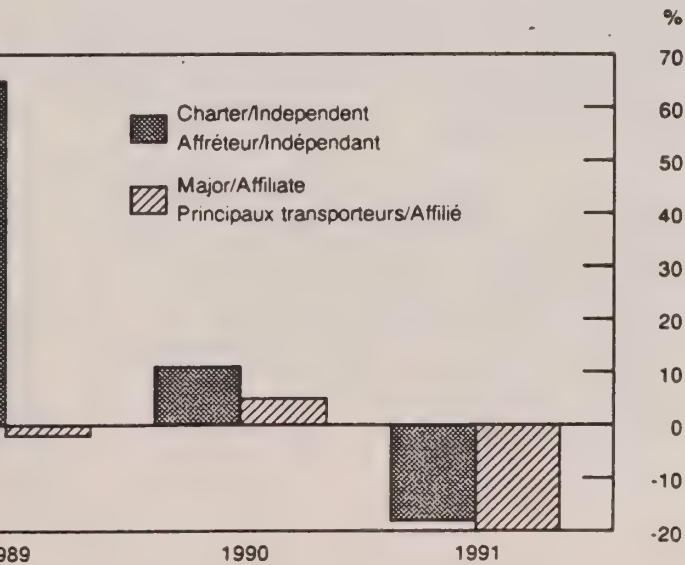


Figure 2

Passagers embarqués
(pourcentage de variation par rapport à l'année précédente)



**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada • Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada • Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 9

Vol. 25, N° 9

HIGHLIGHTS

- o For Canadian Level I air carriers, savings of 3% in operating expenses resulted in a 39% reduction in the operating loss in the first half of 1993, over the first half of 1992. However, much of this improvement is due to a federal tax rebate.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o In April 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9% from April 1992.
- o Preliminary estimates indicate that a record 68% of passengers carried on Level I domestic scheduled services travelled on discount tickets in 1992.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1992 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Pour les transporteurs aériens canadiens de niveau I, des épargnes de 3% dans les dépenses d'exploitation ont entraîné une réduction de 39% dans la perte d'exploitation au cours de la première moitié de 1993 par rapport à la première moitié de 1992. Cependant, cette amélioration est due en grande partie au rabais de la taxe fédérale sur l'essence.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Au cours du mois d'avril 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9% par rapport au mois d'avril 1992.
- o Selon les estimations provisoires, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I, soit un niveau record, ont profité d'une réduction de tarifs en 1992.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



75
 Ans Years of
 d'excellence Excellence

Statistics
CanadaStatistique
Canada

Canada

TABLE 1.

TABEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, June 1993, (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, juin 1993 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	June 1993 Juin '000	Change June 1993/1992 Juin Variation %	Year-to-Date 1993 Cumulatif '000	Change Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative %	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,280*	-0.7	6,642*	0.8	- Intérieur
- International	594	6.5	3,149	4.5	- International
- Total	1,874*	1.5	9,791*	1.9	- Total
Passengers - Charter	57	-14.9	936	-1.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,931*	0.9	10,727*	1.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 590 806	-12.8	7 769 878	-10.9	Réguliers - Intérieur
- International	2 329 873	0.8	11 421 287	1.9	- International
- Total	3 920 679	-5.2	19 191 166	-3.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	123 563	-12.8	2 159 628	1.3	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 044 243	-5.5	21 350 794	-3.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 699 810	-6.7	30 189 092	-3.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	165 251	-8.2	2 674 177	2.6	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 865 061	-6.8	32 863 269	-2.5	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	68.8	...	63.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	74.8	...	80.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	69.0	...	65.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	119 492	-2.8	666 877	5.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	294	40.3	3 077	-0.5	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	119 787	-2.7	669 954	5.8	Total
Hours Flown	63	-6.0	366	-6.9	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	260 068	-7.3	1 455 135	-6.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres
Available on CANSIM: Matrix 385					Disponible sur CANSIM: Matrice 385

* As of October, 1992, one carrier introduced a system improvement relating to scheduled domestic passenger counts. This change brings its count more in line with the enplaned passenger concept used by the civil aviation surveys. Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where shown with an asterisk), beginning with the month October, 1992 will be higher than they would have been using the previous system count, because of this conceptual change. Monthly percentage changes will be affected until October, 1993, while year-to-date percentage changes will be affected until the beginning of 1994.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

* À partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré son système informatique relié au nombre de passagers sur les services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le nombre de passagers est calculé selon le concept des passagers embarqués. Ce concept est utilisé dans les enquêtes de l'aviation civile. À cause de ce changement conceptuel, commençant au mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulatives sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées par un astérisque) seront plus élevées que si elles avaient été générées par l'ancien système. Les variations mensuelles en pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, tandis que les variations cumulatives en pourcentage seront affectées jusqu'au commencement de 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, April, May, June 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux
transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril, mai,
juin 1993 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1993	1993/1992	1993	1993/1992	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
April					Avril
Operating Revenue - Scheduled Services	386,786	0.5	1,473,577	-1.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	21,724	11.8	104,720	2.8	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	436,923	1.1	1,697,980	-1.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	431,997	-11.1	1,851,597	-4.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,160	15.2	106,973	14.8	Total des intérêts versés
May					Mai
Operating Revenue - Scheduled Services	441,299	0.5	1,914,876	-0.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	11,115	-4.6	115,835	2.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	480,512	1.4	2,178,492	-0.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	491,900	-3.1	2,343,497	-3.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,145	2.7	135,118	12.1	Total des intérêts versés
June					Juin
Operating Revenue - Scheduled Services	489,127	0.6	2,404,003	-0.5	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	8,400	-8.4	124,235	1.3	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	528,471	1.0	2,706,963	-0.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	493,892	1.1	2,837,389	-3.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,422	0.2	162,540	9.9	Total des intérêts versés

By June, 1993, year-to-date passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on scheduled services decreased by 3.7% from the same period of 1992. However, these carriers managed to maintain almost the same revenue on these services as in the first six months of 1992. Savings of 3.1% in operating expenses resulted in a 38.6% reduction in the operating loss, over the first half of 1992. However, much of this improvement is due to a federal tax rebate.

For more information, please contact R. Lund (819-997-6188).

En juin 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré une baisse de 3,7% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur leurs services réguliers par rapport à la même période en 1992. Cependant, ces transporteurs ont réussi à maintenir à peu près les mêmes recettes sur ces services qu'au cours des six premiers mois de 1992. Des épargnes de 3,1% dans les dépenses d'exploitation ont entraîné une réduction de 38,6% dans la perte d'exploitation par rapport à la première moitié de 1992. Cependant, cette amélioration est due en grande partie au rabais de la taxe fédérale sur l'essence.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Operating Expenses

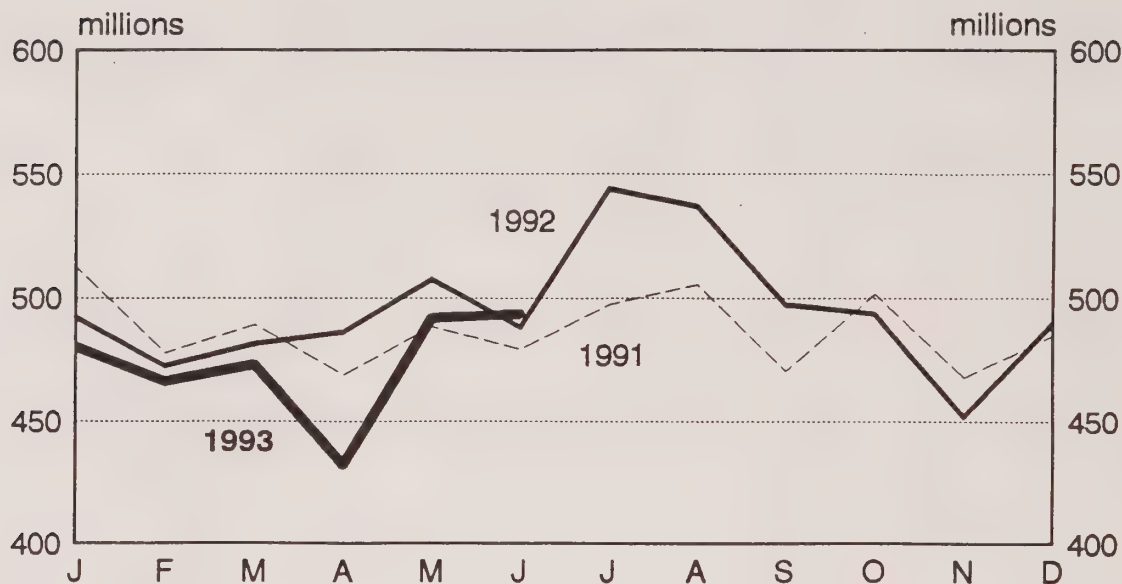


Figure 1.1

Dépenses d'exploitation

Figure 1.2

Year-to-date Operating
Income

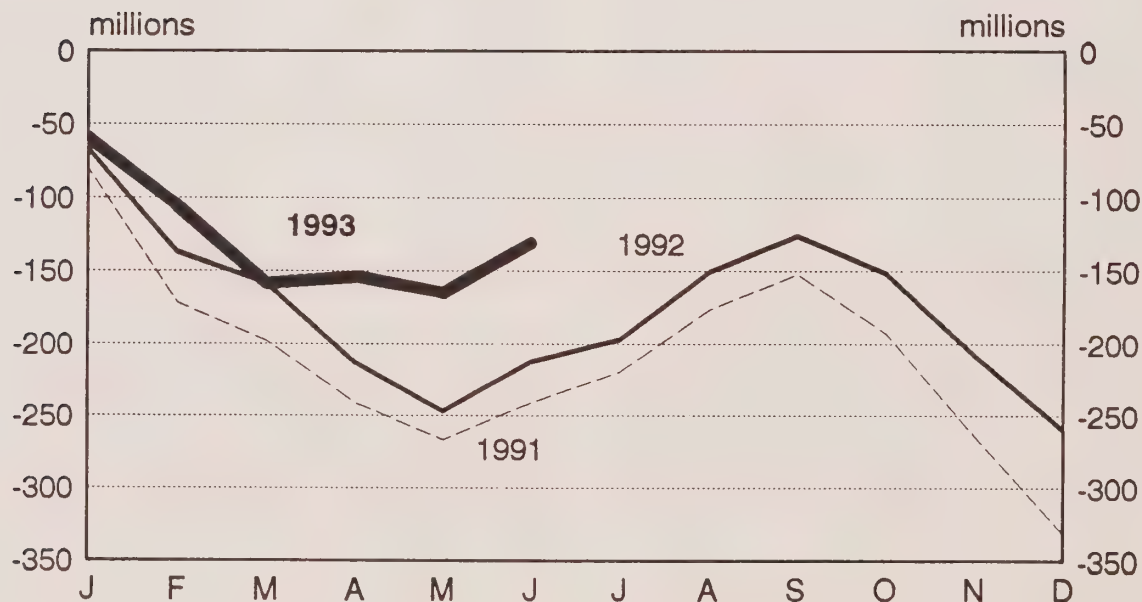


Figure 1.2

Recettes d'exploitation
cumulatives

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, April 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1993
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,151
2	Vancouver Int'l. BC-CB	23,093
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,410
4	Montréal/Dorval QUE-QC	15,496
5	Boundary Bay BC-CB	13,529
6	Victoria Int'l. BC-CB	13,125
7	St. Hubert QUE-QC	12,959
8	Winnipeg MAN	12,493
9	Abbotsford BC-CB	12,389
10	Ottawa Int'l. ONT	11,617
11	Québec QUE-QC	11,155
12	Toronto/Buttonville ONT	11,144
13	Hamilton City ONT	10,102
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,895
15	Springbank ALTA-ALB	9,528
16	St. Andrews MAN	9,236
17	London ONT	8,923
18	Villeneuve ALTA-ALB	8,679
19	Thunder Bay ONT	8,644
20	Toronto Island ONT	8,496
21	Halifax Int'l. NS-NÉ	8,288
22	St. Honoré QUE-QC	8,287
23	Regina SASK	7,579
24	Waterloo-Guelph ONT	7,302
25	Oshawa ONT	6,747
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		291,267
Total - Transport Canada Towers (56)/		416,879
Total - Tours de Transports Canada (56)		

In April 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.7% from April 1992. Itinerant movements decreased by 5.8% to 268,306 while local movements decreased by 13.5% to 148,573 compared to the same month in 1992.

In the first four months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.6% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 5.3% to 998,570 while local movements decreased by 14.7% to 500,121.

The largest percentage increase in April was 61.1% at Yellowknife, NWT. The largest decrease was 48.4% at Sudbury, Ont.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
avril 1993 (données provisoires)

	Change April 1993/1992	Year-to- date 1993	Change Year-to-date 1993/1992
	Variation Avril	Cumulatif	Variation cumulative
	%		%
1	-7.7	100,727	-5.7
2	-2.1	86,850	-1.1
3	-3.5	66,581	-6.5
4	-5.5	61,701	-1.1
5	-27.5	53,300	-25.0
6	-20.3	52,598	-14.5
7	-27.8	45,536	-13.3
8	4.3	44,575	-0.9
9	-23.4	41,325	-31.9
10	-14.8	46,623	-3.5
11	-2.2	37,196	7.3
12	-16.0	43,114	6.2
13	28.5	32,346	19.1
14	-0.7	36,291	-7.6
15	3.5	33,656	-17.3
16	17.1	27,762	2.5
17	4.7	27,225	-9.4
18	23.6	28,842	12.2
19	-1.7	30,127	-13.4
20	7.8	25,610	-2.6
21	-7.5	32,633	-4.3
22	47.8	20,708	22.0
23	4.0	24,642	-5.8
24	-11.5	22,903	-11.3
25	3.2	23,045	4.9
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		1,045,916	-6.5
Total - Transport Canada Towers (56)/		1,498,691	-8.6
Total - Tours de Transports Canada (56)			

Au cours du mois d'avril 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8,7% par rapport au mois d'avril 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 268,306 soit une diminution de 5,8% par rapport au mois d'avril 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 13,5% pour s'établir à 148,573.

Au cours des quatre premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,6% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 998,570, soit une diminution de 5,3% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,7% pour s'établir à 500,121.

En avril, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Yellowknife, TNO, soit 61,1%. La plus forte diminution a été enregistrée à Sudbury, Ont., soit 48,4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1992 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other			
			Plein Tarif		Tarif réduit		Autre			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992		
	No. - Nbre ('000)	%				%				
Domestic										Intérieur
First quarter	3,091.3	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Premier trimestre	
Second quarter	3,852.0	9.3	32.5	27.1	63.8	68.2	3.7	4.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,753.7	-6.0	24.1	25.2	71.2	69.3	4.7	5.5	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,201.2	-9.6	29.5	28.7	66.4	67.9	4.1	3.5	Quatrième trimestre	
Annual	13,898.1	-2.5	29.8	27.9	66.2	67.5	4.1	4.6	Annuel	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	2,924.1	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Premier trimestre	
Second quarter	3,662.6	9.9	31.1	26.0	65.1	69.0	3.8	5.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,561.4	-5.8	22.8	24.1	72.4	70.2	4.9	5.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,037.8	-9.7	28.3	27.5	67.5	68.9	4.2	3.6	Quatrième trimestre	
Annual	13,186.0	-2.2	28.4	26.8	67.4	68.4	4.2	4.8	Annuel	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Premier trimestre	
Second quarter	1,772.4	5.7	37.2	32.1	59.5	64.0	3.3	3.9*	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,568.6	-8.9	29.9	30.7	65.8	64.5	4.3	4.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,534.6	-12.6	33.3	32.6	62.9	64.4	3.8	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	6,438.3	-4.0	34.0	32.3	62.4	63.7	3.7	4.0	Annuel	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	1,361.5	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.0	Premier trimestre	
Second quarter	1,890.2	14.9	24.8	20.4	70.8	73.7	4.4	6.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,992.8	-3.3	16.8	18.9	77.9	74.7	5.3	6.4	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,503.1	-6.6	22.8	22.3*	72.6	73.4	4.6	4.3	Quatrième trimestre	
Annual	6,747.6	-0.5	22.9	21.6	72.4	72.9	4.8	5.6	Annuel	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Premier trimestre	
Second quarter	189.4	-2.3	57.5	47.1	41.5	52.0	0.9	0.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	192.2	-9.3	48.3	46.2	50.4	53.0	1.4	0.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	163.4	-8.4	53.1	49.7	45.3	49.3	1.6	1.0*	Quatrième trimestre	
Annual	712.2	-6.8	53.8	48.4	45.0	50.6	1.2	1.1	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1992 (Preliminary Estimates)

TABEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1992 (estimations provisoires)

Passenger-kilometres			Fare type group - Groupe tarifaire						
Sector	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur
	1992	Change 1992/1991 Variation	Plein Tarif		Tarif réduit		Autre		
			1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	No. - Nbre ('000 000)	%				%			
Domestic									
First quarter	3 636.4	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.6	4.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	4 941.3	15.3	26.4	21.8	69.6	72.6	4.0	5.6	Deuxième trimestre
Third quarter	5 240.3	-1.6	18.3	19.8	76.6	74.0	5.1	6.2	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 867.3	-7.8	23.9	23.7	71.6	72.0	4.5	4.3	Quatrième trimestre
Annual	17 685.3	-0.6	24.2	22.8	71.3	71.9	4.5	5.3	Annuel
Southern services									
First quarter	3 496.4	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Premier trimestre
Second quarter	4 775.4	15.7	25.3	21.1	70.5	73.2	4.2	5.7	Deuxième trimestre
Third quarter	5 054.5	-1.4	17.3	18.9	77.5	74.7	5.2	6.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 732.4	-7.9	23.0	22.9	72.5	72.7	4.6	4.4	Quatrième trimestre
Annual	17 058.7	-0.7	23.3	22.0	72.2	72.5	4.6	5.5	Annuel
Short-haul									
First quarter	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Premier trimestre
Second quarter	779.9	7.1	35.0	29.9	61.8	66.1	3.2	4.0*	Deuxième trimestre
Third quarter	698.0	-8.8	27.9	29.0	68.1	66.1	4.0	5.0	Troisième trimestre
Fourth quarter	658.4	-13.3	31.2	30.7	65.3	66.4	3.6	2.9	Quatrième trimestre
Annual	2 813.8	-3.5	31.8	30.3	64.7	65.6	3.5	4.0	Annuel
Long-haul									
First quarter	2 818.9	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.3	4.3	5.2	Premier trimestre
Second quarter	3 995.6	17.6	23.2	19.4	72.4	74.5	4.4	6.1	Deuxième trimestre
Third quarter	4 356.4	-0.2	15.4	17.3	79.1	76.1	5.4	6.6	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 074.0	-6.6	21.1	21.2	74.1	74.1	4.8	4.7	Quatrième trimestre
Annual	14 244.9	1.5	21.5	20.4	73.7	73.9	4.8	5.8	Annuel
Northern Services									
First quarter	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Premier trimestre
Second quarter	165.9	2.9	53.8	42.8	45.3	56.4	1.0	0.8	Deuxième trimestre
Third quarter	185.8	-4.9	44.9	42.9	53.9	56.4	1.2	0.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	134.9	-6.8	50.4	46.2	48.1	53.0	1.6	0.8*	Quatrième trimestre
Annual	626.6	-2.8	50.1	44.6	48.7	54.5	1.2	0.9	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "***") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "***" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "***") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "***" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

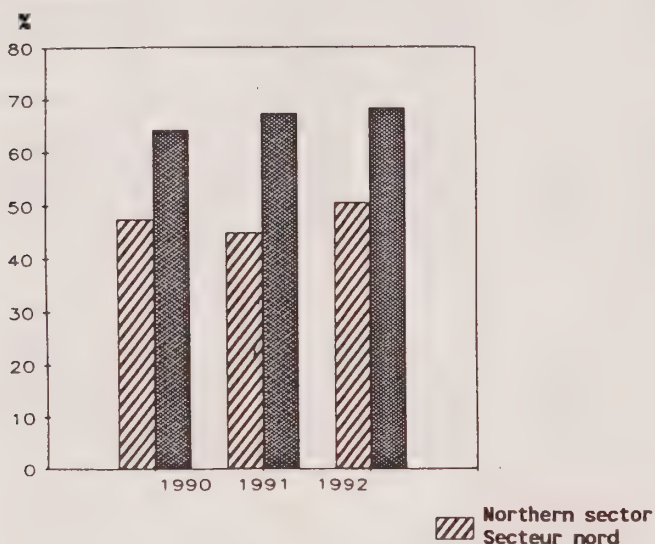
Preliminary estimates (see Table 6.1) indicate that a record 67.5% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket in 1992. This level represented an increase of 1.3 percentage points compared to a year earlier. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 71.9%, up from the previous record of 71.3% reported in 1991 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1990-1992

Passengers
Passagers



In the southern sector, 68.4% of passenger traffic (representing 72.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1992. In 1991, the corresponding figures were 67.4% for passengers and 72.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.6% of the traffic in 1992, up from 45.0% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.8 percentage points (48.7% to 54.5%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1992, discount carriage on long-haul services represented 72.9% of passenger volume and 73.9% of passenger-kilometres; this compared with 63.7% and 65.6% respectively, for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

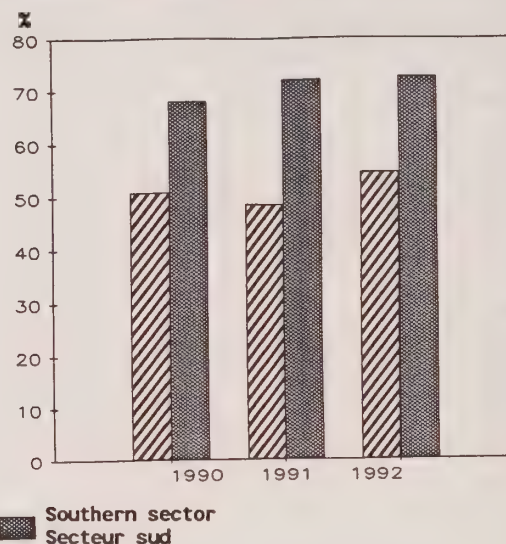
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 67,5% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I, soit un niveau record, ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1992. Ce niveau représente une hausse de 1,3 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 71,3% en 1991 à 71,9% en 1992, soit un sommet record (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 68,4% du trafic de passagers (représentant 72,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1992, comparativement à 67,4% et 72,2% respectivement en 1991. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,6% du trafic en 1992, une hausse par rapport à 45,0% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5,8 points de pourcentage (de 48,7% à 54,5%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72,4% du volume de passagers et 73,7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62,4% et 64,7% (voir figure 6.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1990-1992

Passengers
Passagers

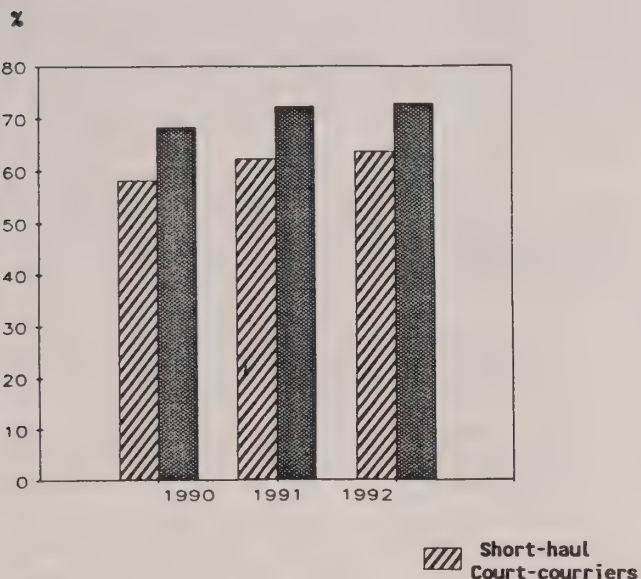
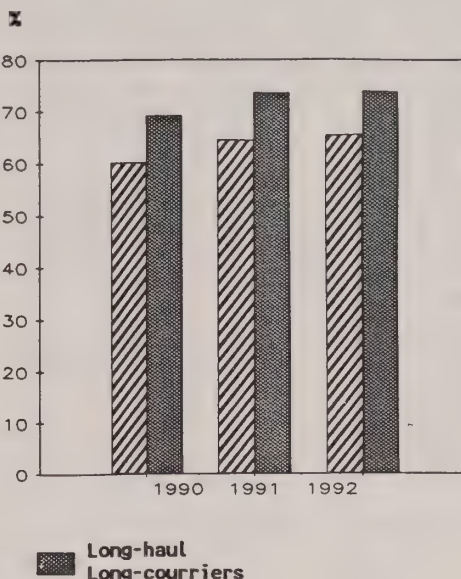


Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1990-1992

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Average Fares

The average fare (all types) paid in 1992 by passengers on all domestic city-pairs was \$178, down by 1.7% from the \$181 average fare of 1991, and well below the record \$190 average fare reported in 1990. Figure 6.3 shows that during the fourth quarter of 1992, the average fares paid by passengers showed decreases from their third quarter peaks, with the exception of all-fares in the southern (deregulated) zone.

Tarifs moyens

En 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 178\$, ce qui représente une baisse de 1,7% par rapport au tarif moyen de 181\$ observé en 1991. Ce montant est bien inférieur au tarif moyen record de 190\$ observé en 1990. La figure 6.3 montre qu'au cours du quatrième trimestre de 1992, les tarifs moyens payés par les passagers ont diminué par rapport au sommet atteint lors du troisième trimestre, à l'exception des tarifs (tous les tarifs) du secteur sud (libéralisé).

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1990-1992

All Fares
Tous les tarifs

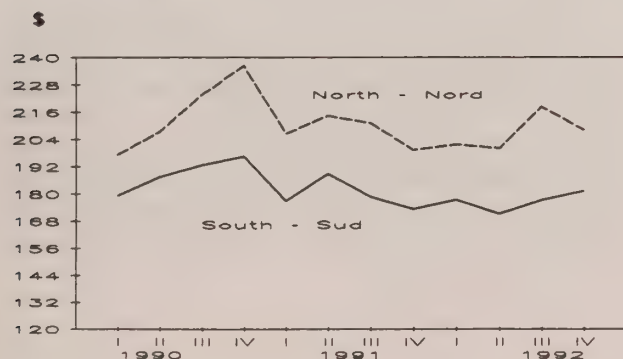
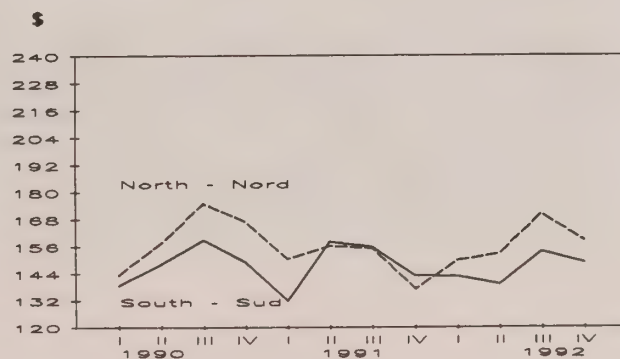


Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1990-1992

Discount Fares
Tarifs réduits



The largest increase in domestic air fares in the fourth quarter occurred in the northern (regulated) zone, where discount fares increased by 15.6%, from \$137 in the fourth quarter of 1991 to \$158 in the fourth quarter of 1992.

In the southern (deregulated) zone, the average fare (all fares) increased by 4.6% in the fourth quarter of 1992 over the same period in 1991, posting the second quarterly increase for this period since 1984.

Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1992 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1992 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the autumn of 1993. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de 137\$ au cours du quatrième trimestre de 1991 à 158\$ au cours de la même période en 1992; ceci représente une augmentation de 15,6%.

Dans la zone sud (déréglementée), le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 4,6% au cours du quatrième trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991, enregistrant sa deuxième hausse trimestrielle pour cette période depuis 1984.

Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identi-fiabiles.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1992 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1992 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'automne de 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec B. Snider (819-997-1989).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, M.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

April 1992

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Avril 1992



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 10

Vol. 25, N° 10

HIGHLIGHTS

- o The July, 1993 year-to-date passenger load factor on scheduled services (65%), was up slightly over the same period last year. The Canadian Level I air carriers cut capacity notably more than demand decreased this month. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary first quarter 1993 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 7% compared to the corresponding 1992 figure. International charter operations showed a first quarter growth for two consecutive years.
- o Preliminary first quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 3% from the same quarter of the previous year.
- o In 1992, the top three transborder city-pairs for passengers carried on scheduled and charter services were Toronto-New York/Newark (743 thousand passengers), Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg (418 thousand passengers), and Montréal-Ft. Lauderdale (363 thousand passengers).

Recent Release

- o Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, 1992 (Catalogue No. 51-205).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- o Le coefficient de remplissage cumulatif du mois de juillet 1993 pour les services réguliers (65%) s'est légèrement accru par rapport à la même période de l'année précédente. La réduction dans la capacité offerte par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, fût plus considérable que la baisse dans la demande durant ce mois.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1993 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 7% comparé à la même période en 1992. Les services nolisés internationaux montrent une croissance, pour une seconde année consécutive, pour les premiers trimestres.
- o Selon les données provisoires du premier trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 3% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o En 1992, les trois premières paires de villes du secteur transfrontalier pour les passagers voyageant sur des vols réguliers et nolisés furent: Toronto-New York/Newark (743 milles passagers), Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg (418 milles passagers) et Montréal-Ft. Lauderdale (363 milles passagers).

Mise en circulation récente

- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, 1992 (N° 51-205 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



75
 Ans Years of
 d'excellence Excellence



Statistics
 Canada

Statistique
 Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level I, July 1993, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	July 1993 Juillet '000	Change July 1993/1992 Juillet Variation %	Year-to-Date 1993 Cumulatif '000	Change Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative %	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,297*	7.1	7,939*	1.8	- Intérieur
- International	705	10.8	3,854	5.6	- International
- Total	2,002*	8.4	11,793*	3.0	- Total
Passengers - Charter	76	-13.6	1,012	-2.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	2,078*	7.4	12,805*	2.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 722 246	-8.5	9 492 124	-10.5	Réguliers - Intérieur
- International	2 839 125	4.3	14 269 412	2.4	- International
- Total	4 561 371	-0.9	23 752 537	-3.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	165 399	-13.1	2 325 028	0.1	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 726 771	-1.4	26 077 565	-2.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 296 965	-5.0	36 486 057	-3.3	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	208 719	-11.0	2 882 896	1.4	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 505 684	-5.2	39 368 954	-3.0	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	72.4	...	65.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	79.2	...	80.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	72.7	...	66.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	130 130	9.4	797 007	6.4	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	686	221.9	3 763	13.9	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	130 816	9.7	800 771	6.4	Total
Hours Flown	67	-6.9	433	-7.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	289 655	-4.7	1 744 790	-6.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres
Available on CANSIM: Matrix 385					Disponible sur CANSIM: Matrice 385

* As of October, 1992, one carrier introduced a system improvement relating to scheduled domestic passenger counts. This change brings its count more in line with the enplaned passenger concept used by the civil aviation surveys. Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where shown with an asterisk), beginning with the month October, 1992 will be higher than they would have been using the previous system count, because of this conceptual change. Monthly percentage changes will be affected until October, 1993, while year-to-date percentage changes will be affected until the beginning of 1994.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1993
(données provisoires)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION	July 1993 Juillet '000	Change July 1993/1992 Juillet Variation %	Year-to-Date 1993 Cumulatif '000	Change Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative %	OPERATIONAL STATISTICS
Services réguliers et d'affrètement					Scheduled and Charter Services
Passagers - Réguliers					Passengers - Scheduled
- Intérieur	1,297*	7.1	7,939*	1.8	- Domestic
- International	705	10.8	3,854	5.6	- International
- Total	2,002*	8.4	11,793*	3.0	- Total
Passagers - Affrètements	76	-13.6	1,012	-2.5	Passengers - Charter
Passagers - Total	2,078*	7.4	12,805*	2.5	Passengers - Total
Passagers-kilomètres -					Passenger-kilometres -
Réguliers - Intérieur	1 722 246	-8.5	9 492 124	-10.5	Scheduled - Domestic
- International	2 839 125	4.3	14 269 412	2.4	- International
- Total	4 561 371	-0.9	23 752 537	-3.2	- Total
Passagers-kilomètres -					Passenger-kilometres -
Affrètements	165 399	-13.1	2 325 028	0.1	Charter
Passagers-kilomètres - Total	4 726 771	-1.4	26 077 565	-2.9	Passenger-kilometres - Total
Sièges-kilomètres disponibles					Available seat-kilometres -
- Réguliers	6 296 965	-5.0	36 486 057	-3.3	Scheduled
Sièges-kilomètres disponibles					Available seat-kilometres -
- Affrètements	208 719	-11.0	2 882 896	1.4	Charter
Sièges-kilomètres disponibles					Available seat-kilometres -
- Total	6 505 684	-5.2	39 368 954	-3.0	Total
Coefficient de remplissage -					Passenger Load Factor -
Réguliers %	72.4	...	65.1	...	Scheduled %
Coefficient de remplissage -					Passenger Load Factor -
Affrètements %	79.2	...	80.6	...	Charter %
Coefficient de remplissage -					Passenger Load Factor -
Total %	72.7	...	66.2	...	Total %
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Goods tonne-kilometres -
Réguliers	130 130	9.4	797 007	6.4	Scheduled
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Goods tonne-kilometres -
Affrètements	686	221.9	3 763	13.9	Charter
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Goods tonne-kilometres -
Total	130 816	9.7	800 771	6.4	Total
Heures de vol	67	-6.9	433	-7.3	Hours Flown
Ensemble des opérations					All Operations
Consommation de carburant à turbomoteurs - litres	289 655	-4.7	1 744 790	-6.0	Litres of turbo fuel consumed
Disponible sur CANSIM: Matrice 385					Available on CANSIM: Matrix 385

* À partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré son système informatique relié au nombre de passagers sur les services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le nombre de passagers est calculé selon le concept des passagers embarqués. Ce concept est utilisé dans les enquêtes de l'aviation civile. À cause de ce changement conceptuel, commençant au mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulatives sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées par un astérisque) seront plus élevées que si elles avaient été générées par l'ancien système. Les variations mensuelles en pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, tandis que les variations cumulatives en pourcentage seront affectées jusqu'au commencement de 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, May 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1993 Mai
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	26,009
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,174
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,260
4	St. Hubert QUE-QC	16,933
5	Montréal/Dorval QUE-QC	16,369
6	Boundary Bay BC-CB	15,970
7	Victoria Int'l. BC-CB	15,720
8	Abbotsford BC-CB	14,987
9	Toronto/Buttonville ONT	14,099
10	Ottawa Int'l. ONT	13,546
11	Québec QUE-QC	13,281
12	Winnipeg MAN	12,558
13	Hamilton City ONT	11,632
14	Toronto Island ONT	10,852
15	St. Honoré QUE-QC	10,668
16	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,581
17	Springbank ALTA-ALB	10,011
18	London ONT	9,844
19	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,647
20	Thunder Bay ONT	8,796
21	Villeneuve ALTA-ALB	8,509
22	Pitt Meadows BC-CB	7,913
23	Waterloo-Guelph ONT	7,910
24	Yellowknife NWT-TNO	7,809
25	St. Andrews MAN	7,572

Total - Above airports/Aéroports ci-dessus 324,650

Total - Transport Canada Towers (56)/ 468,136

Total - Tours de Transports Canada (56)

TABEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada,
mai 1993 (données provisoires)

Change May 1993/1992 Variation Mai	Year-to- date 1993 Cumulatif	Change Year-to-date 1993/1992 Variation cumulative
%		%
-8.3	126,736	-6.3
-3.4	112,024	-1.6
1.8	84,841	-4.8
-12.1	62,469	-13.0
-5.1	78,070	-2.0
-25.3	69,270	-25.0
-13.3	68,318	-14.3
-15.3	56,312	-28.2
-18.9	57,213	-1.4
-4.7	60,169	-3.7
28.3	50,477	12.1
1.2	57,133	-0.5
8.9	43,978	16.2
3.7	36,462	-0.8
25.1	31,376	23.1
-0.5	46,872	-6.1
-0.9	43,667	-14.0
-12.9	37,069	-10.4
-9.8	42,280	-5.6
-39.5	38,923	-21.1
7.5	37,351	11.0
-25.5	34,500	-19.4
-17.7	30,813	-13.1
16.3	25,258	28.5
-4.8	35,334	0.8

Total - Above airports/Aéroports ci-dessus 324,650

Total - Transport Canada Towers (56)/ 468,136

Total - Tours de Transports Canada (56)

In May 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9.0% from May 1992. Itinerant movements decreased by 6.8% to 300,465 while local movements decreased by 12.7% to 167,671 compared to the same month in 1992.

In the first five months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.7% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 5.6% to 1,299,035 while local movements decreased by 14.2% to 667,792.

The largest percentage increase in May was 28.3% at Québec, Que. The largest decrease was 39.5% at Thunder Bay, Ont. These changes appeared mainly in the local traffic activity at both airports.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de mai 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9,0% par rapport au mois de mai 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 300,465 soit une diminution de 6,8% par rapport au mois de mai 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 12,7% pour s'établir à 167,671.

Au cours des cinq premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,7% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,299,035, soit une diminution de 5,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,2% pour s'établir à 667,792.

En mai, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Québec, Qc, soit 28,3%. La plus forte diminution a été enregistrée à Thunder Bay, Ont., soit 39,5%. Ces changements sont apparus généralement dans le nombre de mouvements locaux à ces deux aéroports.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Domestic Operations - Passengers on Domestic Charters by Carrier, First Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	
Air Transat	5,768	7.4	5,737	4.8	-0.5
Bradley Air Service Ltd	1,602	2.1	2,673	2.2	66.9
Canada 3000 Airlines Ltd	67,224	86.3	91,403	75.9	36.0
Nationair	2,098	2.7	8,639	7.2	311.8
Royal Airlines	-	-	11,433	9.5	...
Others Canadian Air Carriers/ Autres transporteurs canadiens	1,226	1.6	582	0.5	-52.5
Total	77,918	100.0	120,467	100.0	54.6

DOMESTIC

Domestic charter traffic showed a notable increase of 54.6% during the first quarter of 1993 compared to the same period a year earlier.

Nationair showed the strongest growth (311.8%) with 2,098 passengers in the first quarter of 1992 increasing to 8,639 passengers for the same period in 1993. Ranking second and third, in terms of growth, Bradley Air Service Ltd. and Canada 3000 Airlines Ltd. recorded increases of 66.9% and 36.0%, to total 2,673 and 91,403 passengers respectively.

Canada 3000 Airlines Ltd. also held the largest share (75.9%) in the domestic market. Further, it was interesting to note that second place was held by the new air carrier, Royal Airlines. This company had a market share of 9.5%. The previous year, this position was occupied by Air Transat with 7.4%. In 1993, Air Transat dropped down to fourth place with a share of 4.8%. The third position was held by Nationair, as was the case during first quarter 1992. However, Nationair showed an increase in its market share, up 2.7% in 1992 to 7.2% in 1993.

INTERNATIONAL

Preliminary first quarter 1993 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 6.8% compared to the corresponding 1992 figure. International charter operations showed a first quarter growth for the last two consecutive years.

The United States region, with 955,296 charter passengers, continued the same progression which started last year during the same period with 914,671 charter passengers. Florida, the top charter market for Canadians, reported a 1.2% increase over the first quarter 1992 for a total of 640,505 passengers. Air Transat made the largest percentage gain in the Florida market, up 146.0% to 70,383 passengers compared to 28,614 passengers in 1992. The second largest increase in the Florida market was held by Air Canada

TABLEAU 3.

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs par transporteur, Premiers trimestres 1992 1993 (données provisoires pour 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	
Air Transat	5,768	7.4	5,737	4.8	-0.5
Bradley Air Service Ltd	1,602	2.1	2,673	2.2	66.9
Canada 3000 Airlines Ltd	67,224	86.3	91,403	75.9	36.0
Nationair	2,098	2.7	8,639	7.2	311.8
Royal Airlines	-	-	11,433	9.5	...
Others Canadian Air Carriers/ Autres transporteurs canadiens	1,226	1.6	582	0.5	-52.5
Total	77,918	100.0	120,467	100.0	54.6

INTÉRIEUR

Le trafic intérieur des passagers voyageant sur vols nolisés a connu une remarquable augmentation de 54,6% cours du premier trimestre de 1993 en comparaison avec même période de l'année précédente.

C'est Nationair qui a subi la plus forte croissance (311,8%) passant de 2 098 passagers au premier trimestre 1992 à 8 639 passagers pour cette même période en 1993. deuxième et troisième position, pour l'importance de la croissance, les transporteurs Bradley Air Service Ltd et Canada 3000 Airlines Ltd ont recueilli des hausses respectives de 66,9% et 36,0% avec un nombre de passagers respectifs de 2 673 et 91 403.

La plus importante part de marché dans le secteur des vols nolisés intérieurs est, une fois de plus, détenu par Canada 3000 Airlines Ltd avec une part de 75,9%. Fait intéressant à noter, la seconde place dans les parts de marché est détenue par un nouveau transporteur: Royal Airlines. Cette compagnie a obtenu une part de marché de 9,5%. L'année précédente, cette position était occupée par Air Transat avec 7,4%. En 1993, Air Transat est descendu au quatrième rang avec une part de 4,8%. La troisième position est occupée par Nationair tel qu'au premier trimestre de 1992. Néanmoins, Nationair a connu une croissance dans sa part de marché, passant de 2,7% en 1992 à 7,2% en 1993.

INTERNATIONAL

Les données provisoires du premier trimestre de 1993 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 6,8% comparativement la même période en 1992. Les services de vols internationaux montrent une croissance, pour une seconde année consécutive, pour les premiers trimestres.

La région des États-Unis, avec 955 296 passagers nolisés continue la progression amorcée l'année dernière à la même période avec 914 671 passagers nolisés. La Floride, principal marché nolisé pour les Canadiens, a enregistré une hausse de 1,2% en regard du premier trimestre de 1992 pour un total de 640 505 passagers. Air Transat a connu un gain en pourcentage le plus élevé dans le marché de la Floride soit 146,0% pour 70 383 passagers comparativement à 28 614 passagers en 1992. La deuxième augmentation en importance

(15.2%) and it was also the top ranked air carrier accounting for 178,058 passengers to/from Florida. Royal Airlines, which started operations in the second quarter of 1992, flew 33,343 charter passengers to/from this market during the first quarter of 1993.

TABLEAU 4.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	Change 1992/1991 Variation	Change 1993/1992 Variation	Région
					%	
Africa	-	607	446	...	-26.5	Afrique
Asia	-	-	425	...	...	Asie
Europe	43,756	37,738	40,956	-13.8	8.5	Europe
Southern	720,339	818,392	894,409	13.6	9.3	Sud
United States	805,993	914,671	955,296	13.5	4.4	États-Unis
Total	1,570,088	1,771,408	1,891,532	12.8	6.8	Total

Nevada, was this region's second rank charter market for Canadian and it increased 12.6% to 173,583 passengers. Hawaii, meanwhile, staged a comeback (74.6%) reporting 59,229 passengers in first quarter of 1993 compared to 33,930 passengers a year earlier. Air Canada and Canada 3000 Airlines Ltd were the main carriers to serve this destination in the first quarter of 1993.

The Southern region registered a growing number of passengers, during the first quarter of 1993, with 894,409 compared to 818,392 in 1992, which represented an increase of 9.3%. This growth was led by the following charter markets: Cuba, up 62.2% with 128,082 passengers and Dominican Republic up 20.6% with 153,928 passengers. The majority of the Southern region's countries reported an increase in the number of charter passengers carried in 1993.

Charter traffic to Europe in this quarter recorded its first increase since 1990, up 8.5% to 40,956 passengers. The main increases in the number of passengers were registered by United Kingdom, up 49.8% to total 7,778 passengers, and by Poland, up 12.1% to total 6,656 passengers. Germany also indicated a strong increase, up 23.1% (9,190 passengers) due to Nationair's contract with National Defence to transport military personnel between Canada and Germany.

Note:

- Data for Nationair were estimated based upon Aircraft Movement Statistics.

For further information, please contact F. Thibeault (819-997-6173).

tance, pour le marché de la Floride, est détenu par Air Canada (15,2%). C'est également Air Canada qui s'est classé au premier rang dans ce marché, transportant 178 058 passagers en provenance et à destination de la Floride. Royal Airlines, qui a débuté ses opérations au second trimestre de 1992, a récolté 33 343 passagers nolisés pour ce marché lors du premier trimestre de 1993.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

Le Nevada, le deuxième marché nolisé des canadiens, a augmenté de 12,6% pour atteindre 173 583 passagers. Pour sa part, Hawaï a connu une forte croissance (74,6%), enregistrant 59 229 passagers au premier trimestre de 1993 par rapport à 33 930 passagers une année plus tôt. Air Canada et Canada 3000 Airlines Ltd étaient les principaux transporteurs à desservir cette destination au premier trimestre de 1993.

Pour la région du Sud on a observé au cours du premier trimestre de 1993 un nombre croissant de passagers, soit 894 409 en comparaison à 818 392 en 1992, ce qui représente une augmentation de 9,3%. Cette croissance a été menée, entre autre, par les principaux marchés nolisés suivants: Cuba, en hausse de 62,2% avec 128 082 passagers et la République Dominicaine en hausse de 20,6% avec 153 928 passagers. La majorité des pays de la région du Sud ont connu une augmentation dans le nombre de passagers nolisés transportés en 1993.

Le trafic durant ce trimestre pour l'Europe a connu sa première augmentation depuis 1990, soit 8,5% avec 40 956 passagers. Les principales augmentations du nombre de passagers furent enregistrées par le Royaume-Uni avec 49,8% et 7 778 passagers et par la Pologne avec 12,1% et 6 656 passagers. L'Allemagne a également connu une forte augmentation de 23,1% (9 190 passagers), causée en grande partie, par l'accord de Nationair avec la défense Nationale pour transporter le personnel militaire entre le Canada et l'Allemagne.

Note:

- Les données pour Nationair ont été estimées sur la base des statistiques du mouvement aérien.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-6173)

TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993	Airports	First Quarter 1992	First Quarter 1993	Change 1993/1992
Rang	Aéroports	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson Intl ONT	68 395	71 960	5.2
2	Vancouver International BC-CB	28 377	30 367	7.0
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	19 879	22 357	12.5
4	Calgary International ALTA-ALB	10 456	9 747	-6.8
5	Winnipeg International MAN	5 981	6 711	12.2
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 096	6 141	0.7
7	Edmonton International ALTA-ALB	4 084	4 113	0.7
8	Halifax International NS-NÉ	5 048	3 867	-23.4
9	Ottawa International ONT	1 596	1 179	-26.1
10	Moncton NB	1 168	1 060	-9.2
11	St. John's, NFLD-TN	914	957	4.7
12	Iqaluit NWT-TNO	464	372	-19.8
13	Goose Bay NFLD-TN	731	353	-51.7
14	Yellowknife NWT-TNO	382	277	-27.5
15	Regina SASK	410	189	-53.9
16	Saskatoon SASK	184	179	-2.7
17	Thunder Bay ONT	176	172	-2.3
18	Kuujuaq QUE-QC	297	155	-47.8
19	Whitehorse YT-TY	179	153	-14.5
20	Kuujuaqapik QUE-QC	110	113	2.7
21	Resolute Bay NWT-TNO	161	111	-31.1
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	162	108	-33.3
23	Norman Wells NWT-TNO	133	103	-22.6
24	Nanisivik NWT-TNO	134	102	-23.9
25	Wabush NFLD-TN	85	96	12.9
26	Cambridge Bay NWT-TNO	115	92	-20.0
27	Inuvik NWT-TNO	126	90	-28.6
28	Thompson MAN	48	64	33.3
29	Prince George BC-CB	59	62	5.1
30	Terrace BC-CB	31	45	45.2
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		155 981	161 295	3.4
Total Canada		156 583	161 676	3.3

Preliminary first quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 3.3% from the same quarter of the previous year.

Domestic sector cargo volume declined by 1.2%. On the other hand, transborder and other international segment cargo volumes increased by 9.7% and 7.9% respectively, resulting in a net total increase of 3.3%.

At Lester B. Pearson, domestic cargo volume remained constant while transborder and other international volume increased by 14.0% and 7.3% respectively.

Domestic cargo volume at Vancouver increased by 3.3% but again, transborder (8.0%) and other international (14.7%) cargo had the largest percentage increases.

At Mirabel, domestic volume increased by 1 174 tonnes (54.3%) while other international volume increased by 1 731 tonnes (11.5%).

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Premier trimestre 1993 (données provisoires)

Rank 1993	Airports	First Quarter 1992	First Quarter 1993	Change 1993/1992
Rang	Aéroports	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson Intl ONT	68 395	71 960	5.2
2	Vancouver International BC-CB	28 377	30 367	7.0
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	19 879	22 357	12.5
4	Calgary International ALTA-ALB	10 456	9 747	-6.8
5	Winnipeg International MAN	5 981	6 711	12.2
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 096	6 141	0.7
7	Edmonton International ALTA-ALB	4 084	4 113	0.7
8	Halifax International NS-NÉ	5 048	3 867	-23.4
9	Ottawa International ONT	1 596	1 179	-26.1
10	Moncton NB	1 168	1 060	-9.2
11	St. John's, NFLD-TN	914	957	4.7
12	Iqaluit NWT-TNO	464	372	-19.8
13	Goose Bay NFLD-TN	731	353	-51.7
14	Yellowknife NWT-TNO	382	277	-27.5
15	Regina SASK	410	189	-53.9
16	Saskatoon SASK	184	179	-2.7
17	Thunder Bay ONT	176	172	-2.3
18	Kuujuaq QUE-QC	297	155	-47.8
19	Whitehorse YT-TY	179	153	-14.5
20	Kuujuaqapik QUE-QC	110	113	2.7
21	Resolute Bay NWT-TNO	161	111	-31.1
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	162	108	-33.3
23	Norman Wells NWT-TNO	133	103	-22.6
24	Nanisivik NWT-TNO	134	102	-23.9
25	Wabush NFLD-TN	85	96	12.9
26	Cambridge Bay NWT-TNO	115	92	-20.0
27	Inuvik NWT-TNO	126	90	-28.6
28	Thompson MAN	48	64	33.3
29	Prince George BC-CB	59	62	5.1
30	Terrace BC-CB	31	45	45.2
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		155 981	161 295	3.4
Total Canada		156 583	161 676	3.3

Selon les données provisoires du premier trimestre 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 3,3% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Dans le secteur intérieur, le volume de marchandises enregistré a baissé de 1,2%. D'autre part, des hausses de 9,7% et 7,9% ont été observées pour le volume de marchandises embarquées et débarquées dans les secteurs transfrontalier et autre international respectivement, résultant en une hausse totale nette de 3,3%.

À l'aéroport Lester B. Pearson, le volume de marchandises dans le secteur intérieur est demeuré inchangé, alors que le volume dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 14,0% et 7,3% respectivement.

Le tonnage de marchandises dans le secteur intérieur de Vancouver s'est accru de 3,3%, mais les plus importantes hausses ont été observées dans le tonnage des secteurs transfrontalier (8,0%) et autre international (14,7%).

À Mirabel, le volume de marchandises dans le secteur intérieur a augmenté de 1 174 tonnes (54,3%) tandis que le volume dans le secteur autre international s'est accru de 1 731 tonnes (11,5%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Domestic (Scheduled and Charter) Passenger Traffic -Top 15
City-Pairs, 1992

Rank	City-Pair	Scheduled	Charter	Total
1992	-			
Rang	Paires de villes	Réguliers	Affrètements	Total
No.-Nbre ('000)				
1	Montréal-Toronto	1,041.2	4.2	1,045.4
2	Toronto-Vancouver	825.2	179.7	1,004.9
3	Ottawa-Toronto	654.1	--	654.1
4	Calgary-Toronto	357.0	64.8	421.8
5	Calgary-Vancouver	402.8	10.1	412.9
6	Toronto-Winnipeg	292.6	46.8	339.4
7	Edmonton-Vancouver	296.3	4.5	300.8
8	Halifax-Toronto	275.9	21.4	297.3
9	Edmonton-Toronto	233.4	42.1	275.5
10	Calgary-Edmonton	246.5	17.7	264.2
11	Montréal-Vancouver	180.6	49.3	229.9
12	Vancouver-Winnipeg	155.6	43.9	199.5
13	Thunder Bay-Toronto	180.3	--	180.3
14	Ottawa-Vancouver	151.0	--	151.0
15	Vancouver-Victoria	139.6	--	139.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		5,252.4	484.5	5,736.9
Total Domestic/Intérieur		11,369.3	1,054.7	12,424.0

-- means amount too small to be expressed.

-- nombres infimes.

In 1992, the top three domestic city-pairs for passengers carried on scheduled and charter services were Montréal-Toronto with 1,045.4 thousand passengers, Toronto-Vancouver with 825.2 thousand passengers, and Ottawa-Toronto with 654.1 thousand passengers.

Of these top three domestic city-pairs, Toronto-Vancouver was the only city-pair with a significant portion of its traffic generated by charter passengers (22%). (Please note that this table does not include regional and local data for smaller airlines that do not report to the Statistics Canada Revenue Passenger Origin and Destination Survey.)

Of the top 15 city-pairs above, Toronto and Vancouver dominated the market by appearing in eight and seven city-pairs respectively, while Edmonton and Calgary both appeared in three.

It should be noted that a city-pair involving Montréal encompasses both Dorval and Mirabel airports, and a city-pair involving Edmonton encompasses both the Edmonton Municipal and Edmonton International airports.

For further information, please contact J. Forbes (819-997-1386).

En 1992, les trois premières paires de villes du secteur intérieur pour les passagers voyageant sur des vols réguliers et affrétés furent Montréal-Toronto avec 1 045,4 milles passagers, Toronto-Vancouver avec 825,2 milles passagers et Ottawa-Toronto avec 654,1 milles passagers.

Parmi les trois principales paires de villes du secteur intérieur, Toronto-Vancouver fût la seule à recueillir, parmi toutes ses opérations, une portion importante de passagers affrétés (22 %). (Veuillez noter que ce tableau n'inclut pas les données concernant les petits transporteurs aériens régionaux et locaux qui ne participent pas à l'Enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des passagers payants.)

Parmi les 15 premières paires de villes ci-dessus, Toronto et Vancouver ont dominé le marché en apparaissant dans huit et sept paires de villes respectivement, alors que Edmonton et Calgary ont figuré dans trois paires de villes.

Il est à noter qu'une paire de villes impliquant Montréal comprend les aéroports de Dorval et de Mirabel et une paire de villes impliquant Edmonton comprend l'aéroport municipal d'Edmonton et l'aéroport international d'Edmonton.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 7.

Transborder (Scheduled and Charter) Passenger Traffic -Top
15 City-Pairs, 1992

Rank	City-Pair	Scheduled	Charter	Total
1992	-			
Rang	Païres de villes	Réguliers	Affrètements	Total
No.-Nbre ('000)				
1	Toronto-New York/Newark	742.2	0.4	742.6
2	Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg	212.0	206.0	418.0
3	Montréal/Ft. Lauderdale	52.9	310.0	362.9
4	Montréal-New York/Newark	309.2	0.7	309.9
5	Toronto-Chicago	297.1	0.7	297.8
6	Toronto-Orlando	64.0	217.0	281.0
7	Toronto-Los Angeles	276.3	--	276.3
8	Toronto-Boston	222.9	0.3	223.2
9	Toronto-Miami	222.6	0.6	223.2
10	Toronto-Las Vegas	22.8	197.0	219.8
11	Vancouver-Las Vegas	205.6	2.7	208.3
12	Toronto-Ft. Lauderdale	39.5	160.0	199.5
13	Toronto-San Francisco/Oakland	185.1	1.2	186.3
14	Montréal-Miami	168.1	0.2	168.3
15	Vancouver-San Francisco/Oakland	157.7	--	157.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		3,178.0	1,096.8	4,274.8
Total Transborder/Transfrontalier		8,702.7	2,125.9	10,828.6

-- means amount too small to be expressed.

In 1992, the top three transborder city-pairs for passengers carried on scheduled and charter services were Toronto-New York/Newark (742.6 thousand passengers), Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg (418.0 thousand passengers), and Montréal-Ft. Lauderdale (362.9 thousand passengers).

Charter passengers accounted for 49% of the Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg traffic and 85% of the Montréal-Ft. Lauderdale traffic. (Please note that this table does not include regional and local data for smaller airlines that do not report to the Statistics Canada Revenue Passenger Origin and Destination Survey.)

Of the top 15 city-pairs above, six included the state of Florida, while three included the state of California. The city of Toronto, as usual, dominated the Canadian market by appearing in ten city-pairs, while Montréal appeared in three and Vancouver in two.

It should be noted that a city-pair involving Montréal encompasses both Dorval and Mirabel airports.

For further information, please contact J. Forbes (819-997-1386).

TABLEAU 7.

Trafic des passagers transfrontaliers (réguliers et d'affrètement) - 15 principales paires de villes, 1992

Rank	City-Pair	Scheduled	Charter	Total
1992	-			
Rang	Païres de villes	Réguliers	Affrètements	Total
No.-Nbre ('000)				
1	Toronto-New York/Newark	742.2	0.4	742.6
2	Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg	212.0	206.0	418.0
3	Montréal/Ft. Lauderdale	52.9	310.0	362.9
4	Montréal-New York/Newark	309.2	0.7	309.9
5	Toronto-Chicago	297.1	0.7	297.8
6	Toronto-Orlando	64.0	217.0	281.0
7	Toronto-Los Angeles	276.3	--	276.3
8	Toronto-Boston	222.9	0.3	223.2
9	Toronto-Miami	222.6	0.6	223.2
10	Toronto-Las Vegas	22.8	197.0	219.8
11	Vancouver-Las Vegas	205.6	2.7	208.3
12	Toronto-Ft. Lauderdale	39.5	160.0	199.5
13	Toronto-San Francisco/Oakland	185.1	1.2	186.3
14	Montréal-Miami	168.1	0.2	168.3
15	Vancouver-San Francisco/Oakland	157.7	--	157.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		3,178.0	1,096.8	4,274.8
Total Transborder/Transfrontalier		8,702.7	2,125.9	10,828.6

-- nombres infimes.

En 1992, les trois premières paires de villes du secteur transfrontalier pour les passagers voyageant sur des vols réguliers et affrétés furent: Toronto-New York/Newark (742,6 milles passagers), Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg (418,0 milles passagers) et Montréal-Ft. Lauderdale (362,9 milles passagers).

Les passagers affrétés ont compté pour 49% du trafic Toronto-Tampa/Clearwater/St. Petersburg et pour 85% du trafic Montréal-Ft. Lauderdale. (Veuillez noter que ce tableau n'inclut pas les données concernant les petits transporteurs aériens régionaux et locaux qui ne participent pas à l'Enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des passagers payants.)

Parmi les 15 premières paires de villes ci-dessus, six incluent l'État de Floride, alors que trois comprennent la Californie. La ville de Toronto, comme d'habitude, a dominé le marché canadien en apparaissant dans dix paires de villes, alors que Montréal a figuré dans trois et Vancouver dans deux paires de villes.

Il est à noter qu'une paire de villes impliquant Montréal comprend les aéroports de Dorval et de Mirabel.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Votre plan de survol des 75 ans de l'aviation civile au Canada est maintenant enregistré

L'aviation au Canada - *Aperçu historique et statistique de l'aviation civile* présente un bilan analytique des événements survenus dans l'industrie canadienne du transport aérien, débutant par un aperçu historique, suivi de l'évolution des développements contemporains.



- ✈ les tarifs aériens et les personnes qui bénéficient de tarifs réduits
- ✈ les effets de deux récessions
- ✈ et plus encore

Statistique Canada offre aux lecteurs(trices) un service de première classe avec cette publication qui contient 30 illustrations, et plus





Vous saurez tout sur:

- ✈ l'aviation commerciale et privée
- ✈ les tendances du trafic intérieur et international

de 80 tableaux, graphiques, et cartes.

ISBN 0-660-94026-4.

COMMANDEZ MAINTENANT !

 <p>BON DE COMMANDE</p> <p><small>Lettres moulées</small></p>	<p> ENVOYEZ À Vente de publications Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6</p>	<p> COMPOSEZ (613)951-7277</p> <p>Pour service plus rapide Téléphonez sans frais 1-800-267-6677</p>	<p> TÉLÉCOPIEZ AU (613)951-1584</p>			
<p>Compagnie _____</p> <p>Service _____</p> <p>À l'attention de _____</p> <p>Adresse _____</p> <p>Ville _____ Province _____</p> <p>Code postal _____ Téléphone () _____ Télécopieur () _____</p> <p><small>Veuillez vous assurer de remplir le bon au complet.</small></p>		<p>MODALITÉS DE PAIEMENT (cochez une seule case)</p> <p><input type="checkbox"/> Veuillez débiter mon compte: <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> VISA</p> <p>N° de carte _____</p> <p>Signature _____ Date d'expiration _____</p> <p><input type="checkbox"/> Paiement inclus _____ \$.</p> <p><small>Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications</small></p> <p><input type="checkbox"/> N° du bon de commande _____</p> <p>Signature de la personne autorisée _____</p>				
N° au catalogue	Titre	*Canada \$	**États-Unis \$ US	**Autres pays \$ US	Quantité	Total \$
51-501F	L'aviation au Canada	48,00 \$	58,00 \$ US	67,00 \$ US		
<p><small>Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.</small></p> <p><small>*Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %. TPS N° R121491807.</small></p> <p><small>**Les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.</small></p>				<p>MERCI DE VOTRE COMMANDE!</p> <p>PF 093110</p>		<p>Sous-total _____</p> <p>TPS* (7%) _____</p> <p>Total général _____</p>



Statistique Canada
Statistics Canada

Canada

Your flight plan for 75 years of Canadian Civil Aviation has been filed

A *viation in Canada -
Historical and
Statistical Perspectives on
Civil Aviation* charts a course
through all time zones of
Canadian air transport,
beginning with a look at
history, and offering
up-to-date data on
contemporary developments.



- ✈ air fares and who gets discounts
- ✈ domestic and international traffic patterns
- ✈ and more


Statistics Canada offers readers **first class** flying with this publication's 30 photographs, and more than 80 tables, graphs, and maps.

You'll find out about:

- ✈ commercial and private flying
- ✈ the effects of two recessions


ISBN 0-660-14789-0.


O R D E R N O W !




ORDER FORM

Please print

 **MAIL TO**
Publications Sales
Statistics Canada
Ottawa, K1A 0T6

 **PHONE**
(613)951-7277
For faster service call
Toll free 1-800-267-6677

 **FAX TO**
(613)951-1584

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Phone () _____ Fax () _____

Please ensure that all information is completed.

METHOD OF PAYMENT (Check only one)

☐ **Charge to my:** ☐ MasterCard ☐ VISA

Card Number _____

Signature _____ Expiry Date _____

☐ **Payment Enclosed \$** _____ Please make cheque or money order payable to the Receiver General for Canada - Publications.

☐ **Purchase Order Number** _____

Authorized Signature _____

Catalogue No.	Title	*Canada \$	**U.S.A. US\$	**Other Countries US\$	Quantity	Total \$
51-501E	Aviation in Canada	\$48.00	US\$58.00	US\$67.00		

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications.

*Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. GST # R121491807.

**Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank.

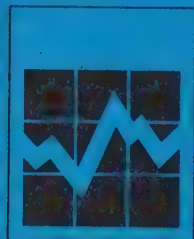
THANK YOU FOR YOUR ORDER!

Subtotal _____

GST* (7%) _____

Grand Total _____

PF 093110



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25, No. 11

Vol. 25, N° 11

HIGHLIGHTS

- The August, 1993 year-to-date passenger load factor on scheduled services (67%), was up slightly over the same period last year. Also, it was up 2.9 percentage points over this period of 1991, when demand was very low.
Available on CANSIM: Matrix 385

- In 1992, Canadian air carriers reported a slight improvement in their operating performance. The net loss nearly doubled in 1992 as Level 1 carriers claimed a much smaller tax refund than in 1991, and Canadian Airlines International Ltd. incurred \$199 million in restructuring costs.

- In 1992, total transborder flights of Canadian air carriers decreased by 5%, mainly at the major transborder gateways of Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. On the other hand, there was a 15% increase in movements by American air carriers during the same period.

Special Article

- In 1988 and 1989, Wardair offered the bulk of the competition to Air Canada and CAIL on domestic transcontinental routes and on the eastern triangle. In April 1989, Wardair was purchased by CAIL's parent company, PWA Corporation. The total operations of the domestic competing carriers has not been as great in the years (1990 to 1992) that followed the merging of Wardair's operations with CAIL.

Recent release

- Air Carrier Operations in Canada, October-December 1992 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Issued in November 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Le coefficient de remplissage cumulatif du mois d'août 1993 (67%), a augmenté légèrement comparativement à la même période de l'année précédente. Aussi, ce coefficient a augmenté de 2,9 points de pourcentage comparativement à la même période de 1991, alors que la demande était très faible.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont connu une légère amélioration de leur rendement d'exploitation. La perte nette a virtuellement doublé en 1992 alors que les transporteurs de niveau I ont réclamé un plus petit remboursement d'impôt qu'en 1991 et que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont encouru des frais de restructuration de \$199 millions.

- En 1992, le total des vols transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens a diminué de 5%, surtout aux principales portes d'entrée et de sortie transfrontalières, soit Lester B. Pearson et les aéroports internationaux de Vancouver et de Montréal. D'autre part, les transporteurs aériens américains ont augmenté leurs mouvements durant la même période, soit 15%.

Étude spéciale

- En 1988 et en 1989, Wardair a fait principalement concurrence à Air Canada et à Canadien International sur les routes transcontinentales intérieures et dans le triangle de l'est. En avril 1989, la PWA Corporation, la société mère de Canadien International, a acheté la compagnie Wardair. Le niveau d'activité des transporteurs nationaux compétitifs n'a pas été aussi élevé au cours des années (1990-1992) qui ont suivi la fusion de Wardair et de Canadien International.

Mise en circulation récente

- Opération des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Mise en circulation, novembre 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Ans Years of
d'excellence Excellence



TABLE 1.
Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August
1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.
Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau I, Août 1993 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	August	Change Over	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1993	Previous Year	1993	Year-to-Date	
	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1993	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,354	4.6	9,293	2.2	- Intérieur
- International	745	7.0	4,599	5.8	- International
- Total	2,099	5.5	13,892	3.4	- Total
Passengers - Charter	84	-7.7	1,096	-3.0	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	2,183	4.9	14,988	2.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 802 806	-9.1	11 294 831	-10.3	Réguliers - Intérieur
- International	3 044 444	0.9	17 264 857	2.1	- International
- Total	4 807 151	-3.1	28 559 689	-3.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	183 202	-10.8	2 508 231	-0.8	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 990 354	-3.4	31 067 920	-3.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 310 124	-5.0	42 796 181	-3.6	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	227 247	-3.7	3 110 143	1.1	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 537 371	-5.0	45 906 325	-3.3	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	76.2	...	66.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	80.6	...	80.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	76.3	...	67.7	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	120 811	11.1	917 818	7.0	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	259	63.3	4 023	16.1	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	121 071	11.2	921 842	7.0	Total
Hours Flown	66	-7.0	499	-7.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	290 801	-4.9	2 035 591	-5.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The August, 1993 year-to-date passenger load factor on scheduled services (66.7%), was up slightly over the same period last year. Also, it was up 2.9 percentage points over this period of 1991, when demand was very low. As recently as April, 1993, the year-to-date load factor for scheduled services was nearly a full percentage point below its 1992 level. However, the Canadian Level I air carriers have cut capacity notably more than the demand decreased in the last three months.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Le coefficient de remplissage cumulatif du mois d'août 1993 (66,7%) augmenté légèrement comparativement à la même période de l'année précédente. Aussi, ce coefficient a augmenté de 2,9 points de pourcentage comparativement à la même période en 1991, alors que la demande était faible. Pas plus tard qu'en avril 1993, le coefficient de remplissage cumulatif services réguliers était près de un point de pourcentage au-dessous du niveau 1992. Toutefois, la réduction dans la capacité offerte par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a été plus considérable que la baisse de la demande au cours des trois derniers mois.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 2
Operational Statistics for Canadian Air Carriers, 1992 (Preliminary)

TABLEAU 2
Statistiques opérationnelles des transporteurs aériens canadiens, 1992
(données provisoires)¹

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Total Services							Tous les services
Hours Flown	2,026	-3.2	803	4.2	1,223	-7.4	Heures de vol
Passengers	32,212	1.4	22,763	1.2	9,449	1.8	Passagers
Passenger-kilometres	62 182 829	7.1	45 914 322	5.4	16 268 507	12.1	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	618 369	-1.0	394 325	-2.3	224 044	1.4	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne-kilometres	1 499 110	-4.7	1 372 781	0.2	126 329	-37.6	Marchandises, tonne-kilomètres
Scheduled Services							Services réguliers
Hours Flown	1,236	3.6	758	4.4	478	2.4	Heures de vol
Passengers	26,244	0.5	21,275	0.9	4,969	-1.2	Passagers
Passengers-kilometres	45 066 941	5.4	42 463 158	5.8	2 603 783	-1.0	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	474 303	-1.0	392 771	-2.4	81 532	6.4	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne-kilometres	1 411 148	0.5	1 367 443	0.1	43 705	16.2	Marchandises, tonne-kilomètres
Charter Services							Services d'affrètement
Hours Flown	790	-12.1	45	0.0	745	-12.8	Heures de vol
Passengers	5,968	5.2	1,488	4.4	4,480	5.4	Passagers
Passengers-kilometres	17 115 888	11.8	3 451 164	1.1	13 664 724	14.9	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	144 066	-1.0	1 554	16.6	142 512	-1.2	Marchandises transportées (kg)
Goods tonnes-kilometres	87 962	-48.1	5 338	20.0	82 624	-49.9	Marchandises, tonne-kilomètres

Some totals may not add due to rounding.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Increases in passenger operations were reported in 1992. However, the 2% increase in passenger-kilometres comes after a 2.4% decline in 1990, and a 13% drop in 1991. Most of the increase in passenger-kilometres occurred in Level I scheduled operations and Level II charter operations.

En 1992, quelques augmentations ont été réalisées pour les exploitations des passagers. Cependant, la hausse de 7,2% observée pour les passagers-kilomètres survient après une baisse de 2,4% enregistrée en 1990 et une chute de 13% enregistrée en 1991. La hausse des passagers-kilomètres a été enregistrée en grande partie par les services réguliers des transporteurs de niveau I et les services d'affrètement des transporteurs de niveau II.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 3
Financial Statistics for Canadian Air Carriers, 1992 (Preliminary Data)¹

TABLEAU 3
Statistiques financières des transporteurs aériens canadiens, 1992 (données provisoires)¹

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Operating Revenues							Recettes d'exploitation
Scheduled Services							Services réguliers
Passengers	5,281,277	-0.3	4,620,511	0.1	660,766	-3.4	Passagers
Goods	599,505	-1.7	506,795	-3.4	92,710	9.1	Marchandises
Charter Services							Services d'affrètement
Passengers	1,233,515	0.2	204,175	-1.4	1,029,340	0.5	Passagers
Goods	156,732	-0.1	733	3.6	155,999	-0.1	Marchandises
Total ²	7,538,022	-0.8	5,483,523	-0.6	2,054,499	-1.5	Total ²
Operating Expenses	7,773,525	-1.0	5,792,500	-0.7	1,981,025	-1.8	Dépenses d'exploitation
Operating Income (Loss)	(235,503)	-5.7	(308,977)	-2.7	73,473	8.2	Revenu (perte) d'exploitation
Non-Operating Accounts							Comptes hors exploitation
Capital Gains (Losses) - Net	(56,386) ³	...	(32,917)	...	(23,469) ³	...	Gains de capital (pertes) - Nets
Interest - Net	(340,130) ³	12.6	(290,413)	20.0	(49,717) ³	-17.1	Intérêt - net
Total (Loss) ⁴	(624,951)	82.6	(540,078)	98.1	(84,873)	21.7	Total (perte) ⁴
Income Tax	8,110	...	(4,420)	-97.4	12,529	75.1	Impôt sur le revenu
Net Income (Loss)⁵	(868,564)	103.4	(844,635)	102.1	(23,929)	166.3	Revenu⁵ (perte) net

¹ Some totals may not add due to rounding.

² Totals contain more constituent items than shown on this table: other flying services, subsidies, and incidental air transport related revenue.

³ Does not include Level IV.

⁴ Totals contain more items than shown on this table: miscellaneous non-operating income and expenses, net.

⁵ After provision for income taxes.

In 1992, Canadian air carriers reported a slight improvement in their operating performance. This was accomplished even though they reported more passenger-kilometres on both scheduled and charter operations, with virtually no change in passenger revenue. The net loss nearly doubled in 1992 as Level I carriers claimed a much smaller tax refund than in 1991, and Canadian Airlines International Ltd. incurred \$199 million in restructuring costs.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés: autres services aériens, subventions et recettes accessoires liées au transport aérien.

³ Ne comprend pas le niveau IV.

⁴ Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés: revenus et dépenses divers hors exploitation, nets.

⁵ Après provision pour l'impôt sur le revenu.

En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont connu une légère amélioration de leur rendement d'exploitation. Ceci a été accompli même s'ils ont déclaré plus de passagers-kilomètres sur les services réguliers et d'affrètement et cela sans pratiquement aucun changement des recettes de passagers. La perte nette a virtuellement doublé en 1992 alors que les transporteurs de niveau I ont réclamé un plus petit remboursement d'impôt qu'en 1991 et que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont encouru des frais de restructuration de \$199 millions.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 4.
Local Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 4.
Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1993 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June	Change June	Year-to-date	Change Year-to-date
		1993	1993/1992 Variation	1993	1993/1992 Variation
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Juin	Cumulatif	cumulative
			%		%
	Vancouver Int'l. BC-CB	26,757	-1.2	138,781	-1.6
	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,602	-11.1	152,338	-7.1
	St. Hubert QUE-QC	19,774	-0.3	82,243	-10.2
	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,756	-1.4	101,597	-4.2
	Montréal/Dorval QUE-QC	16,257	-10.5	94,327	-3.5
	Toronto/Buttonville ONT	16,162	-4.5	73,375	-2.1
	Boundary Bay BC-CB	15,003	-25.6	84,273	-25.1
	Victoria Int'l. BC-CB	14,644	-22.5	82,962	-15.8
	Québec QUE-QC	13,180	-35.1	63,657	16.2
	Ottawa Int'l. ONT	12,991	-13.4	73,160	-5.6
	Abbotsford BC-CB	12,970	-10.0	69,282	-25.4
	Winnipeg MAN	12,609	-10.0	69,742	-2.3
	Hamilton City ONT	11,704	-21.3	55,682	5.6
	Yellowknife NWT-TNO	10,928	20.5	36,186	26.0
	St. Honoré QUE-QC	10,525	48.3	41,901	28.6
	Toronto Island ONT	10,432	-2.7	46,894	-1.2
	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,129	-10.3	57,001	-6.9
	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,361	-12.6	51,641	-6.9
	London ONT	9,027	-17.4	46,096	-11.8
	Springbank ALTA-ALB	8,863	-11.3	52,530	-13.6
	Thunder Bay ONT	8,101	-25.4	47,024	-21.9
	Waterloo-Guelph ONT	7,940	-12.3	38,753	-12.9
	Pitt Meadows BC-CB	7,815	-13.9	42,315	-18.5
	North Bay ONT	7,410	1.4	34,327	-29.3
	Oshawa ONT	7,262	-8.5	37,531	0.5
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	322,202	-7.6	1,673,618	-7.9
	Total - Transport Canada Towers (56)/	467,015	-8.5	2,433,842	-8.7
	Total - Tours de Transports Canada (56)				

In June 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.5% from June 1992. Itinerant movements decreased by 6.2% to 307,972 while local movements decreased by 2.8% to 159,043 compared to the same month in 1992.

In the first six months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.7% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 5.7% to 1,607,007 while local movements decreased by 14.0% to 826,835.

The largest percentage increase in June was 48.3% at St. Honoré, Que., as local traffic doubled from 1992 counts. The largest decrease was 35.5% at Sault Ste. Marie, Ont., where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de juin 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8,5% par rapport au mois de juin 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 307,972 soit une diminution de 6,2% par rapport au mois de juin 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 2,8% pour s'établir à 159,043.

Au cours des six premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,7% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,607,007, soit une diminution de 5,7% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,0% pour s'établir à 826,835.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St-Honoré, Qc, (48.3%) où le trafic local a doublé par rapport à 1992. La plus forte diminution a été enregistrée à Sault Ste. Marie, Ont., soit 36,5%; à cet aéroport, le trafic itinérant et local a connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 5.
Transborder Aircraft Movements, Canadian⁽¹⁾ and American Air Carriers, Canadian Airports, 1991^f and 1992^P

Airports	1991 ^f	1992 ^P	Change 1992/1991 Variation
Aéroports			%
Total Movements/Mouvements totaux	235,846	250,878	6.4
Lester B. Pearson Int'l	99,152	102,131	3.0
Montréal Int'l	35,351	35,902	1.6
Vancouver Int'l	44,683	43,661	-2.3
Other Airports/Autres aéroports	56,660	69,184	22.1
Total Movements of Canadian Air Carriers⁽¹⁾ Mouvements totaux des transporteurs aériens canadiens⁽¹⁾	99,410	94,373	-5.1
Lester B. Pearson Int'l	45,037	41,940	-6.9
Montréal Int'l	11,523	11,088	-3.8
Vancouver Int'l	21,460	19,575	-8.8
Other Airports/Autres aéroports	21,390	21,770	1.8
Total Movements of American Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens américains	136,436	156,505	14.7
Lester B. Pearson Int'l	54,115	60,191	11.2
Montréal Int'l	23,828	24,814	4.1
Vancouver Int'l	23,223	24,086	3.7
Other Airports/Autres aéroports	35,270	47,414	34.4

¹ Includes only movements by Canadian Level I-III air carriers.

Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 251 thousand in 1992. Although this represented an overall increase of 6.1% from 1991, contrasting pictures were evident when comparing Canadian and American activity.

Total flights of Canadian air carriers decreased by 5.1%, mainly at the major transborder gateways of Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. On the other hand, there was a 14.7% increase of movements by American air carriers during the same period. For example, at Lester B. Pearson, 15 American air carriers provided daily service in 1992, compared to 10 carriers in 1991, and resulted in an 11.2% increase in aircraft movements. Canadian air carrier flights decreased by 6.9% in 1992.

Finally, the data of American air carriers at other Canadian airports showed an impressive 34.4% increase. Close to 70% of the increase was from the following carriers operating commuter-type service with turbo-prop aircraft:

- Northwest Airlinck at Fredericton NB, Moncton NB and Saint John NB from/to Boston MA;
- Precision Airlines at Québec Que from/to Boston MA;
- Chautauqua Airlines at Hamilton and London from/to Pittsburgh PA;
- Mesaba Aviation at Hamilton and London from/to Detroit MI;
- Business Express at Ottawa from/to Boston MA; and,
- Horizon Airlines Inc. at Calgary from/to Bellingham WA.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 5.
Mouvements transfrontaliers d'aéronefs, transporteurs aériens canadiens⁽¹⁾ et américains, aéroports canadiens, 1991^f et 1992^P

Aéroports	1991 ^f	1992 ^P	Change 1992/1991 Variation
Total Movements/Mouvements totaux	235,846	250,878	6.4
Lester B. Pearson Int'l	99,152	102,131	3.0
Montréal Int'l	35,351	35,902	1.6
Vancouver Int'l	44,683	43,661	-2.3
Other Airports/Autres aéroports	56,660	69,184	22.1
Total Movements of Canadian Air Carriers⁽¹⁾ Mouvements totaux des transporteurs aériens canadiens⁽¹⁾	99,410	94,373	-5.1
Lester B. Pearson Int'l	45,037	41,940	-6.9
Montréal Int'l	11,523	11,088	-3.8
Vancouver Int'l	21,460	19,575	-8.8
Other Airports/Autres aéroports	21,390	21,770	1.8
Total Movements of American Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens américains	136,436	156,505	14.7
Lester B. Pearson Int'l	54,115	60,191	11.2
Montréal Int'l	23,828	24,814	4.1
Vancouver Int'l	23,223	24,086	3.7
Other Airports/Autres aéroports	35,270	47,414	34.4

¹ Inclus seulement les mouvements des transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III.

Les mouvements des aéronefs transfrontaliers des transporteurs canadiens américains étaient de 251 milles en 1992. Bien que ces mouvements aient représenté une hausse totale de 6,1% par rapport à 1991, les activités canadiennes et américaines ont présenté des tendances différentes.

Le total des vols des transporteurs aériens canadiens a diminué de 5,1% surtout aux principales portes d'entrée et de sortie transfrontalières, soit Lester B. Pearson et les aéroports internationaux de Vancouver et de Montréal. D'autre part, les transporteurs aériens américains ont augmenté leurs mouvements durant la même période, soit 14,7%. Par exemple, à Lester B. Pearson, 15 transporteurs aériens américains avaient des services quotidiens en 1992, comparativement à 10 transporteurs en 1991. Il en a résulté une augmentation de 11,2% des mouvements d'aéronefs. Les vols des transporteurs aériens canadiens ont diminué de 6,9% en 1992.

Finalement, les données des transporteurs aériens américains aux autres aéroports canadiens ont démontré une hausse impressionnante de 34,4%. Près de 70% de cette augmentation provenait des transporteurs opérant des services de liaison utilisant des aéronefs turbo-propulseurs. Ces transporteurs étaient:

- Northwest Airlinck à Fredericton NB, Moncton NB et Saint John NB de/vers Boston MA.;
- Precision Airlines à Québec Qc de/vers Boston MA.;
- Chautauqua Airlines à Hamilton et London de/vers Pittsburgh PA.;
- Mesaba Aviation à Hamilton et London de/vers Détroit MI.;
- Business Express à Ottawa de/vers Boston MA.;
- Horizon Airlines Inc. à Calgary de/vers Bellingham WA.

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

Domestic Competition Among Canadian Air Carriers

This article examined only those carriers which use jet aircraft of 85 seats or more on domestic scheduled or charter services, in competition with the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL)). A carrier which is part of the affiliate scheduled network of one of the major carriers is not considered a competitor. Taken together, the major carriers and their affiliates are referred to as the "major families". (For the most part, the affiliate carriers do not operate large jet aircraft). The carriers that competed with the majors on domestic routes are referred to as the "Domestic Competing Group", made up of Wardair and the Non-Wardair group. These carriers typically offered competition on the transcontinental routes and/or the Montreal, Ottawa, Toronto triangle (eastern triangle). Appendix A is a table which lists the domestic competing group of carriers for the years 1988 to 1992.

In 1988 and 1989, Wardair offered the bulk of the competition to Air Canada and CAIL on domestic transcontinental routes and on the eastern triangle. In April 1989, Wardair was purchased by CAIL's parent company, PWA Corporation. The total operations of the Domestic Competing Group have not been as great in the years (1990 to 1992) that followed the merging of Wardair's operations with CAIL.

Figure 1 shows the number of passengers carried by the Domestic Competing Group in total, (including Wardair), and the Wardair portion separately.

Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens

Le présent article ne porte que sur les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus pour assurer des services réguliers ou des services d'affrètement intérieurs, faisant ainsi concurrence aux principaux transporteurs que sont Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International. N'est pas considéré comme un compétiteur, un transporteur qui fait partie du réseau de transporteurs réguliers affiliés de l'un des principaux transporteurs. Ensemble, les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés forment les «principaux groupes». (De façon générale, les transporteurs affiliés n'exploitent pas de gros avions à réaction.) Les transporteurs qui ont fait concurrence aux principaux transporteurs sur les routes intérieures faisaient partie du «Groupe des transporteurs nationaux compétitifs» que formaient Wardair et le Groupe hors Wardair. Ces transporteurs ont offert généralement une concurrence sur les routes transcontinentales et/ou dans le triangle formé par Montréal, Ottawa et Toronto (triangle de l'est). L'Annexe A présente la liste des membres du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs pour les années 1988-1992.

En 1988 et en 1989, Wardair a fait principalement concurrence à Air Canada et à Canadien International sur les routes transcontinentales intérieures et dans le triangle de l'est. En avril 1989, la PWA Corporation, la société mère de Canadien International, a acheté la compagnie Wardair. Le niveau d'activité du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs n'a pas été aussi élevé au cours des années (1990-1992) qui ont suivi la fusion de Wardair et de Canadien International.

La figure 1 présente le nombre total de passagers transportés par le Groupe des transporteurs nationaux compétitifs (y compris Wardair), ainsi que la portion distincte qui revient à Wardair.

Figure 1

Domestic Enplaned Passengers

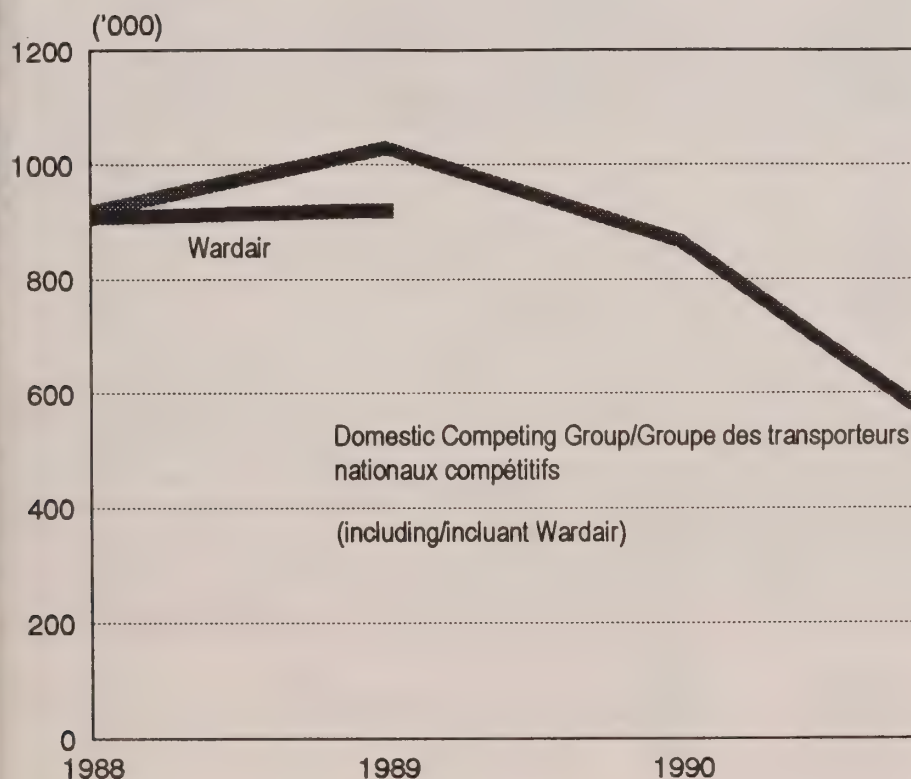
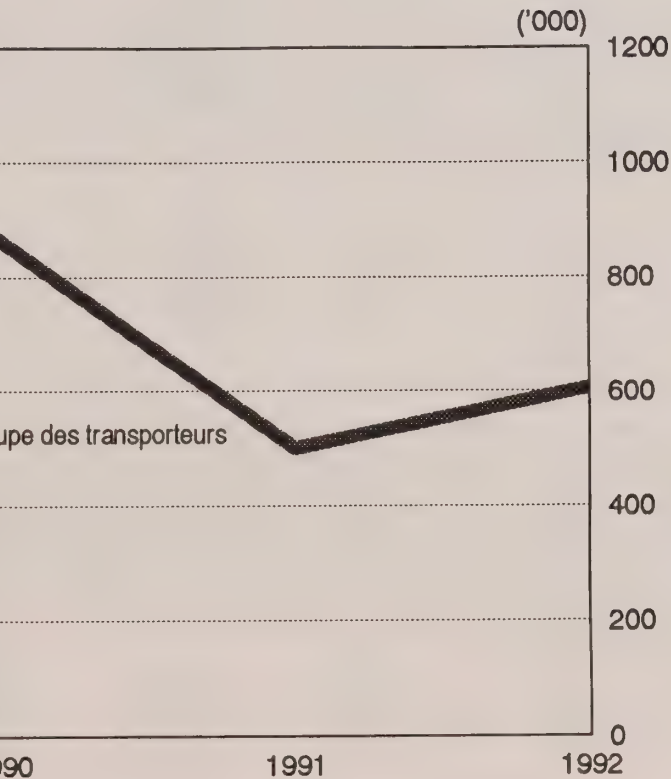


Figure 1

Passagers intérieurs embarqués



Although, there were several births and deaths of Domestic Competing carriers over the period 1988 to 1992, the evolution of this market can be viewed in terms of four key points. First, the purchase of Wardair by PWA Corporation early in 1989 had the effect of removing nearly one million enplaned passengers from the domestic competition felt by Air Canada and CAIL. Second, in late 1989, Intair ended their affiliation with CAIL, and became a competitor to the majors. Effectively, Intair changed from a carrier which fed scheduled passengers to CAIL, to one which competed directly with Air Canada and CAIL on the eastern triangle, becoming part of the Domestic Competing Group. Third, Intair went out of business half way through 1991. Fourth, the operation of the Domestic Competing Group, aside from Wardair and Intair, have grown steadily in the last few years, largely on the strength of Canada 3000.

In summary, when Wardair departed after 1989, there was an influx of domestic operations from both Intair, and various charter carriers. Intair left the market in mid-1991, but the continued growth of the other carriers caused growth in the Domestic Competing Group in 1992.

Appendix B contains five columns of data. These are the operations of the Domestic Competing Group, (with Wardair, the Non-Wardair Group shown separately), the domestic scheduled operations of the major families, and the total of the Domestic Competing Group and the family data.

Table 6 shows the market share of the Domestic Competing Group, as a share of the total of the Domestic Competing Group and the major families.

TABLE 6.
Market Share of the Domestic Competing Group

Year/ Année	Enplaned Passengers	Passenger- Kilometres	Passenger Revenue
	Passagers- embarqués	Passagers- kilomètres	Recettes- passagers
	%	%	%
1988	4.2	9.6	5.0
1989	4.7	11.6	6.1
1990	4.0	5.5	3.5
1991	2.7	5.2	2.1
1992	3.2	7.0	2.3

The operations of the Domestic Competing Group have grown in the last two years and these operations have been noticed by the major carriers. However, in terms of passengers carried or passenger-kilometres, their operations are still below what they were in 1989 when Wardair was in business. Also, with the demise of Nationair in 1993, there is effectively no aviation competition for the major carriers in the eastern triangle. Finally, on the transcontinental routes, the capacity of the Domestic Competing Group typically varies depending on the season, and this capacity is offered on a much less frequent schedule, without the benefit of a feeder network of carriers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Bien que l'on ait observé la création et la disparition de plusieurs entreprises au sein du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs au cours de la période 1988-1992, l'évolution de ce marché peut être examinée selon quatre paramètres clés. En premier lieu, l'achat de Wardair par la PWA Corporation au début de 1989 a eu pour effet de déplacer près d'un million de passagers embarqués dans le marché compétitif du secteur intérieur, ce qui fut ressenti par Air Canada et Canadien International. En deuxième lieu, à la fin de 1989, la société Intair a mis fin à son affiliation avec Canadien International et est devenue une société rivale des principaux transporteurs. En effet, Intair est passée d'une société qui servait de transporteur d'appoint à Canadien International à une société faisant directement concurrence à Air Canada et à Canadien International dans le triangle de l'est et s'intégrant progressivement au Groupe des transporteurs nationaux compétitifs. En troisième lieu, Intair a fermé ses portes à la mi-1991. Enfin, le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en excluant Wardair et Intair, a constamment progressé au cours des quelques dernières années, en grande partie grâce à Canada 3000.

En résumé, dès la disparition de Wardair en 1989, il y a eu l'introduction de services intérieurs offerts tant par Intair que par diverses sociétés d'affrètement. Intair a quitté le marché à la mi-1991, mais la croissance continue des autres transporteurs a influé favorablement sur le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs en 1992.

À l'Annexe B, les données sont réparties en cinq colonnes : les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs (données distinctes pour Wardair et le Groupe hors Wardair), les services réguliers intérieurs des principaux groupes, et les totaux pour le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et les principaux groupes.

Le tableau 6 présente la part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en pourcentage de la part totale du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et des principaux groupes.

TABLEAU 6.
Part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

Les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs ont progressé au cours des deux dernières années; les principaux transporteurs ont par ailleurs remarqué cette croissance. Cependant, quant au nombre de passagers transportés ou de passagers-kilomètres, le niveau d'activité demeure inférieur à celui observé en 1989 alors que Wardair existait toujours. Par ailleurs, avec la difficulté qu'a vécue Nationair en 1993, les principaux transporteurs ne font face à aucune concurrence réelle dans le triangle de l'est. Enfin, sur les routes transcontinentales, la capacité du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs varie toujours selon la saison. En fait, les services sont offerts sur une base beaucoup moins fréquente, sans le bénéfice d'un réseau de transporteurs subsidiaires.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horn (819-997-6190).

Appendix A

Annexe A

Domestic Competing Group

Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

Year Année	1988	1989	1990	1991	1992
Wardair*	X	X			
Non-Wardair Group/ Groupe hors Wardair					
Transat	X	X	X	X	X
Adley (First Air)			X	X	X
Canada 3000		X	X	X	X
Wardair			X		
Wardair*			X	X	
Wardair**	X	X	X	X	X
Wardair		X			X
Wardair	X	X	X		
Wardair					
Total	4	6	7	5	5

* offered scheduled domestic services

* offrait des services réguliers intérieurs.

** offered both scheduled and charter domestic services

** offrait des services réguliers et des services d'affrètement intérieurs.

Appendix B

Annexe B

Operations of Carrier Groups

Activités des groupes de transporteurs

	Domestic Competing Group Groupe de transporteurs nationaux compétitifs			Major Families- Principaux groupes	Total	
	Wardair	Non-Wardair Group - Groupe hors Wardair	Total			
Enplaned Passengers ('000)						Passengers embarqués ('000)
1988	908	10	918	21,066	21,984	1988
1989	921	108	1,028	20,905	21,934	1989
1990	-	865	865	20,681	21,546	1990
1991	-	500	500	18,346	18,845	1991
1992	-	613	613	18,248	18,862	1992
Passenger- kilometres ('000,000)						Passengers- kilomètres ('000,000)
1988	2,242	23	2,265	21,422	23,687	1988
1989	2,430	322	2,753	21,080	23,833	1989
1990	-	1,305	1,305	22,416	23,722	1990
1991	-	1,086	1,086	19,667	20,752	1991
1992	-	1,543	1,543	19,885	21,428	1992
Passenger Revenue ('000)						Passengers payants ('000)
1988	142,081	952	143,033	2,734,990	2,878,023	1988
1989	176,726	12,569	189,295	2,916,339	3,105,634	1989
1990	-	117,986	117,986	3,237,919	3,355,905	1990
1991	-	66,106	66,106	3,051,226	3,117,361	1991
1992	-	69,521	69,521	2,978,210	3,047,731	1992

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

November 1993

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Novembre 1993

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 25 No. 12

Vol. 25, N° 12

HIGHLIGHTS

FAITS SALLANTS

- In September 1993, Level I air carriers reported that the passenger load factor improved over 1992, for the fourth consecutive month. Capacity (available seat-kilometres) was down 4% while demand, as reflected in passenger-kilometres, was largely unchanged. Available on CANSIM: Matrix 385
- The operating losses of Canada's Level I air carriers decreased markedly in the second and third quarters of 1993. Year-to-date, the operating losses of these carriers decreased by 91.1% to \$15.9 million at the end of the third quarter of 1993. This was a substantial improvement from losses totalling \$177.5 million for the same period of the previous year. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both attribute the improvement to controlled costs, in particular, wages and salaries.
- Preliminary second quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 2% from the same quarter of the previous year.

- En septembre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré une amélioration du coefficient de remplissage par rapport à 1992, pour le quatrième mois consécutif. La capacité (sièges-kilomètres disponibles) a diminué de 4% pendant que la demande, comme démontré par le nombre de passagers-kilomètres, n'a pas beaucoup changé. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens de niveau I ont chuté pendant les deuxième et troisième trimestres de 1993. Les pertes d'exploitation cumulatives de ces transporteurs ont diminué de 91,1% à \$15,9 millions à la fin du troisième trimestre de 1993. Ceci était une amélioration substantielle par rapport aux pertes totalisant \$177,5 millions pour la même période de l'année précédente. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont attribué cette amélioration au contrôle des coûts, particulièrement aux salaires et traitements.
- Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 2% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Recent release

- Air Charter Statistics, Annual, 1992 (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Issued in December 1993.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Mise en circulation récente

- Statistiques des affrètements aériens, Annuel, 1992 (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Mise en circulation, décembre 1993.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Years of Aus
Excellence d'excellence



TABLE 1.
Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
September
1993 (Preliminary Data)

TABEAU 1.
Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau I, Septembre 1993 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	September 1993	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1993	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Septembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,225	4.5	10,518	2.4	- Intérieur
- International	598	6.8	5,197	6.0	- International
- Total	1,823	5.3	15,715	3.6	- Total
Passengers - Charter	60	-11.8	1,156	-3.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,883	4.6	16,871	3.1	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 556 996	-4.8	12 851 827	-9.6	Réguliers - Intérieur
- International	2,385 116	3.7	19 649 974	2.3	- International
- Total	3 942 112	0.1	32 501 801	-2.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	126 392	-17.6	2 634 623	-1.7	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 068 505	-0.5	35 136 425	-2.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 659 106	-3.9	48 455 288	-3.6	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	159 289	-15.7	3 269 433	0.1	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 818 396	-4.2	51 724 721	-3.4	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	69.7	...	67.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	79.3	...	80.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	69.9	...	67.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	127 478	11.4	1 045 297	7.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	254	68.9	4 277	18.3	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	127 732	11.5	1 049 575	7.5	Total
Hours Flown	62	-6.1	561	-7.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	259 966	-4.5	2 295 557	-5.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I air carriers consist of Air BC, Air Canada, Canadian Airlines International Limited and Time Air.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air BC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air.

In September 1993, Level I air carriers reported that the passenger load factor improved over 1992, for the fourth consecutive month. Capacity (available seat-kilometres) was down 4% while demand, as reflected in passenger-kilometres, was largely unchanged.

En septembre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré une amélioration du coefficient de remplissage des passagers par rapport à 1992, pour le quatrième mois consécutif. La capacité (sièges-kilomètres disponibles) a diminué de 4% pendant que la demande, comme démontré par le nombre de passagers-kilomètres, n'a pas beaucoup changé.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July, August, September 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet, août, septembre 1993 (données provisoires)

	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	
	1993	1993/1992	1993	1993/1992	STATISTIQUES FINANCIÈRES
FINANCIAL STATISTICS	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
July					Juillet
Operating Revenue - Scheduled Services	530,587	2.5	2,934,590	0.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	11,242	-10.2	135,477	0.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	556,487	2.4	3,172,927	-0.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	505,569	-4.1	3,316,003	-3.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,201	-3.4	189,741	7.7	Total des intérêts versés
August					Août
Operating Revenue - Scheduled Services	557,858	2.4	3,492,448	0.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	12,458	4.2	147,935	0.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	583,610	2.4	3,756,537	0.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	505,884	-3.3	3,821,887	-3.2	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,181	-0.4	217,922	6.6	Total des intérêts versés
September					Septembre
Operating Revenue - Scheduled Services	481,953	-0.5	3,974,401	0.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	8,441	-6.6	156,376	0.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	523,174	2.6	4,279,711	0.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	473,674	-2.3	4,295,561	-3.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	29,295	5.4	247,217	6.5	Total des intérêts versés

Monthly operating revenues and expenses have been revised for the period January 1992 to June 1993.

Les recettes et les dépenses d'exploitation mensuelles ont été rectifiées pour la période de janvier 1992 à juin 1993.

The operating losses of Canada's Level I air carriers decreased markedly in the second and third quarters of 1993. Year-to-date, the operating losses of these carriers decreased by 91.1% to \$15.9 million at the end of the third quarter of 1993. This was a substantial improvement from losses totalling \$177.5 million for the same period of the previous year. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both attribute the improvement to controlled costs, in particular, wages and salaries. (Please see figures 1.1 and 1.2 on the following page.)

Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens de niveau I ont chuté pendant les deuxième et troisième trimestres de 1993. Les pertes d'exploitation cumulatives de ces transporteurs ont diminué de 91,1% à \$15,9 millions à la fin du troisième trimestre de 1993. Ceci était une amélioration substantielle par rapport aux pertes totalisant \$177,5 millions pour la même période de l'année précédente. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont attribué cette amélioration au contrôle des coûts, particulièrement aux salaires et traitements. (Veuillez vous référer aux figures 1.1 et 1.2 apparaissant à la page suivante.)

Figure 1.1

Operating Expenses

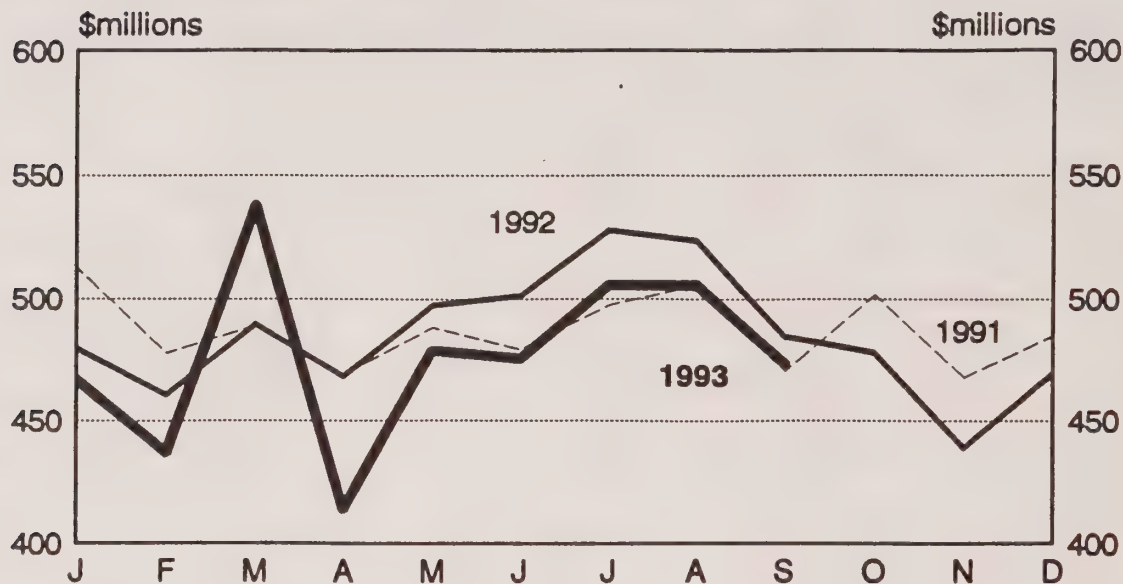


Figure 1.1

Dépenses d'exploitation

Figure 1.2

Year-to-date Operating
Income

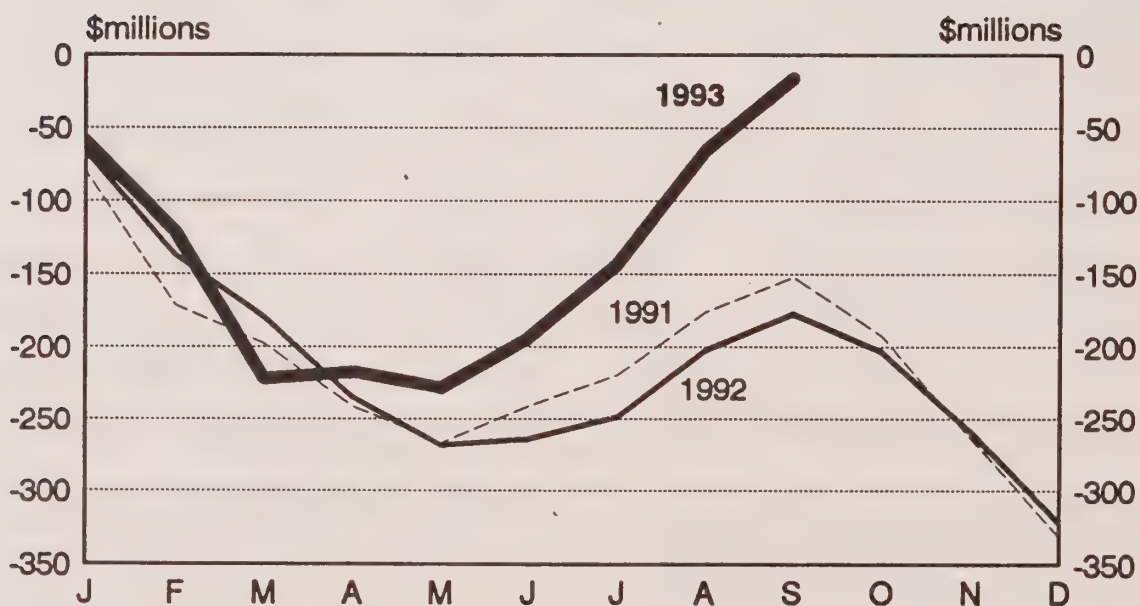


Figure 1.2

Recettes d'exploitation
cumulatives

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993	Airports	Second Quarter 1992	Second Quarter 1993	Change 1993/1992
Rank	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	73 078	77 105	5.5
2	Vancouver International BC-CB	33 315	34 422	3.3
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	20 146	21 207	5.3
4	Calgary International ALTA-ALB	9 990	9 991	0.0
5	Winnipeg International MAN	6 993	7 309	4.5
5	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 555	6 932	5.8
7	Halifax International NS-NÉ	6 068	5 227	-13.9
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 924	4 385	-10.9
9	Ottawa International ONT	1 598	1 354	-15.3
10	Moncton NB	1 228	1 331	8.4
11	St. John's, Nfld-TN	1 393	1 329	-4.6
12	Yellowknife NWT-TNO	503	442	-12.1
13	Iqaluit NWT-TNO	488	354	-27.5
14	Goose Bay Nfld-TN	789	271	-65.7
15	Norman Wells NWT-TNO	223	225	0.9
16	Saskatoon SASK	197	209	6.1
17	Whitehorse YT-TY	211	199	-5.7
18	Regina SASK	286	199	-30.4
19	Thunder Bay ONT	181	178	-1.7
20	Nanisivik NWT-TNO	188	174	-7.4
21	Prince Rupert BC-CB	204	173	-15.2
22	Resolute Bay NWT-TNO	224	170	-24.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	175	168	-4.0
24	Kuujuaq QUE-QC	272	162	-40.4
25	Inuvik NWT-TNO	136	143	5.1
26	Wabush Nfld-TN	99	123	24.2
27	Prince George BC-CB	82	115	40.2
28	Hamilton ONT	-	113	100.0
29	Kuujuaqapik QUE-QC	129	113	-12.4
30	La Grande Rivière QUE-QC	74	81	9.5
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		169 749	174 204	2.6
Total Canada		170 715	174 753	2.4

Preliminary second quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 2.4% from the same quarter of the previous year.

Domestic sector cargo volume declined by 1.2%. On the other hand, transborder and other international segment cargo volumes increased by 1.3% and 7.3% respectively, resulting in a net total increase of 2.4%.

At Lester B. Pearson, domestic cargo volume remained constant while transborder and other international volume increased by 12.9% and 9.3% respectively.

Domestic cargo volume (1.6%) and other international cargo volume (15.9%) both increased at Vancouver. However, transborder volume decreased by 13.8%.

At Mirabel, domestic volume increased by 542 tonnes (21.4%) while other international volume increased by 760 tonnes (5.0%).

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Deuxième trimestre 1993 (données provisoires)

Rank 1993	Airports	Second Quarter 1992	Second Quarter 1993	Change 1993/1992
Rank	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	73 078	77 105	5.5
2	Vancouver International BC-CB	33 315	34 422	3.3
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	20 146	21 207	5.3
4	Calgary International ALTA-ALB	9 990	9 991	0.0
5	Winnipeg International MAN	6 993	7 309	4.5
5	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 555	6 932	5.8
7	Halifax International NS-NÉ	6 068	5 227	-13.9
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 924	4 385	-10.9
9	Ottawa International ONT	1 598	1 354	-15.3
10	Moncton NB	1 228	1 331	8.4
11	St. John's, Nfld-TN	1 393	1 329	-4.6
12	Yellowknife NWT-TNO	503	442	-12.1
13	Iqaluit NWT-TNO	488	354	-27.5
14	Goose Bay Nfld-TN	789	271	-65.7
15	Norman Wells NWT-TNO	223	225	0.9
16	Saskatoon SASK	197	209	6.1
17	Whitehorse YT-TY	211	199	-5.7
18	Regina SASK	286	199	-30.4
19	Thunder Bay ONT	181	178	-1.7
20	Nanisivik NWT-TNO	188	174	-7.4
21	Prince Rupert BC-CB	204	173	-15.2
22	Resolute Bay NWT-TNO	224	170	-24.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	175	168	-4.0
24	Kuujuaq QUE-QC	272	162	-40.4
25	Inuvik NWT-TNO	136	143	5.1
26	Wabush Nfld-TN	99	123	24.2
27	Prince George BC-CB	82	115	40.2
28	Hamilton ONT	-	113	100.0
29	Kuujuaqapik QUE-QC	129	113	-12.4
30	La Grande Rivière QUE-QC	74	81	9.5
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		169 749	174 204	2.6
Total Canada		170 715	174 753	2.4

Selon les données provisoires du deuxième trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 2,4% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Dans le secteur intérieur, le volume de marchandises enregistré a baissé de 1,2%. D'autre part, des hausses de 4,3% et 7,3% ont été observées pour le volume de marchandises embarquées et débarquées dans les secteurs transfrontalier et autre international respectivement, résultant en une hausse totale nette de 2,4%.

À l'aéroport Lester B. Pearson, le volume de marchandises dans le secteur intérieur est demeuré inchangé, alors que le volume dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 12,9% et 9,3% respectivement.

Le volume de marchandises dans les secteurs intérieur (1,6%) et autre international (15,9%) a augmenté à Vancouver. Toutefois, le volume de marchandises dans le secteur transfrontalier a baissé de 13,8%.

À Mirabel, le volume de marchandises dans le secteur intérieur a augmenté de 542 tonnes (21,4%) tandis que le volume dans le secteur autre international s'est accru de 760 tonnes (5,0%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, selon le genre de service, premier trimestre 1993 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change From First Quarter 1993/199
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation du premier trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	3,302,245	271,649	912,320	4,486,214	1.
2	Vancouver International BC-CB	1,519,271	403,565	213,079	2,135,915	3.
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	994,372	270,009	165,441	1,429,822	5.
4	Calgary International ALTA-ALB	724,025	231,209	62,122	1,017,356	-5.
5	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	256,483	5,634	385,377	647,494	-1.
6	Ottawa International ONT	446,692	120,710	49,929	617,331	3.
7	Winnipeg International MAN	325,310	87,415	85,520	498,245	-0.
8	Halifax International, NS-NÉ	228,908	212,971	28,756	470,635	-1.
9	Edmonton International ALTA-ALB	321,920	14,869	63,507	400,296	-2.
10	Québec QUE-QC	19,821	93,025	96,625	209,471	4.
11	Edmonton Municipal ALTA-ALB	81,507	120,837	-	202,344	-12.
12	Victoria International BC-CB	13,222	129,327	5,821	148,370	-5.
13	Regina SASK	54,222	62,144	17,481	133,845	-6.
14	Saskatoon, SASK	47,900	66,156	19,606	133,662	-6.
15	St. John's NFLD-TN	52,618	58,638	5,794	117,050	-5.
16	Thunder Bay ONT	68,593	47,144	-	115,737	-2.
17	Kelowna BC-CB	-	73,799	5,236	79,035	1.
18	London ONT	-	60,531	4,808	65,339	5.
19	Prince George BC-CB	34,570	24,633	180	59,383	2.
20	Moncton NB	13,525	39,744	767	54,036	-3.
21	Sudbury ONT	-	51,947	-	51,947	-3.
22	Yellowknife NWT-TNO	14,904	30,482	121	45,507	7.
23	Fredericton NB	11,853	32,903	-	44,756	-4.
24	Saint John NB	11,155	32,235	3	43,393	2.
25	Timmins ONT	-	40,930	-	40,930	-2.
26	Sault Ste. Marie ONT	-	39,688	20	39,708	0.
27	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	37,936	-	37,936	-1.
28	Deer Lake NFLD-TN	3,955	31,157	-	35,112	3.
29	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	35,089	-	35,089	4.
30	Windsor ONT	-	34,637	138	34,775	-3.
31	Charlottetown PEI-IPÉ	2,713	29,235	79	32,027	-2.
32	Toronto Island ONT	-	31,131	-	31,131	-12.
33	Kamloops BC-CB	-	26,903	2,520	29,423	-3.
34	Sydney NS-NÉ	-	29,139	-	29,139	-8.
35	Sept-Îles QUE-QC	-	26,839	-	26,839	-14.
36	Whitehorse YT-TY	20,042	2,812	-	22,854	-10.
37	Cranbrook BC-CB	-	22,616	-	22,616	1.
38	Thompson MAN	9,526	12,967	-	22,493	-1.
39	Rouyn QUE-QC	-	18,354	3,585	21,939	-0.
40	Grande Prairie ALTA-ALB	-	21,097	-	21,097	-3.
41	Castlegar BC-CB	-	20,470	-	20,470	10.
42	Terrace BC-CB	11,609	8,362	-	19,971	14.
43	Lethbridge ALTA-ALB	-	19,757	98	19,855	-6.
44	Val D'Or QUE-QC	3,312	16,337	-	19,649	-7.
45	North Bay ONT	-	19,532	2	19,534	-6.
46	Gander International NFLD-TN	-	19,263	6	19,269	-9.
47	Bagotville/Saguenay QUE/QC	-	19,045	2	19,047	-14.
48	Prince Rupert BC-CB	11,697	7,111	-	18,808	-28.
49	Nanaimo BC-CB	-	17,546	-	17,546	-9.
50	Fort St. John BC-CB	-	17,277	-	17,277	-13.
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		8,605,968	3,146,806	2,128,943	13,881,717	0.
Total Canada		8,657,594	3,691,050	2,132,463	14,481,107	0.

TABLE 5.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - First Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 5.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Premiers trimestres 1992 et 1993 (données provisoires)

Sector/ Type of Service	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	Change First Quarter 1993/1992 Variation premier trimestre	Secteur/ Genre de service
Domestic	9,063,962	8,932,294	-1.5	Intérieur
Transborder	3,504,907	3,559,984	1.6	Transfrontalier
Other International	1,900,270	1,988,829	4.7	Autre international
Major Scheduled Services	8,839,076	8,657,594	-2.1	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux et locaux
Scheduled Services	3,702,821	3,691,050	-0.3	
Major Charter Services	1,927,244	2,132,463	10.6	Principaux services d'affrètement

Preliminary first quarter 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers remained unchanged from the previous year. This followed a 2.6% decrease in the fourth quarter volume.

Total enplaned/deplaned passenger volume on major scheduled services declined by 2.1%. This was due to 4.1% drop in domestic traffic. Transborder and other international traffic increased by 0.9% and 1.6% respectively.

Overall capacity on major scheduled services declined by 4.7%. As a result of this, the average load factor increased 1.1 percentage points to 55.0%. The largest drop in capacity occurred on the domestic sector where available seats declined by 5.5%. Transborder sector capacity was also cut back significantly with 4.3% fewer seats. On the other hand, other international sector capacity only declined by 0.3%.

Traffic on regional and local scheduled services declined marginally (down 0.3%). For this type of service, domestic volume was down 0.6% while transborder volume was up by 3.9%.

In contrast to the scheduled services, traffic on the major charter services was up 10.6%. Volume was up on all three sectors on charter services. Domestic traffic had the largest increase with 109,232 additional passengers (up 59.9%). Other international volume also had a healthy increase of 8.5% while transborder volume increased by 2.7%.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires du premier trimestre de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués n'a pas changé par rapport à l'année précédente. Le volume de passagers avait diminué de 2,6% au quatrième trimestre de 1992.

Le volume total des passagers embarqués et débarqués voyageant sur les principaux services réguliers a baissé de 2,1%. Cette baisse est attribuable à une diminution de 4,1% du trafic intérieur. Le trafic transfrontalier et autre international a augmenté de 0,9% et 1,6% respectivement.

La capacité globale sur les principaux services réguliers a diminué de 4,7%. Conséquemment, la moyenne du coefficient de remplissage s'est accrue de 1,1 point de pourcentage pour atteindre 55,0%. La plus importante baisse en capacité a eu lieu dans le secteur intérieur où les sièges disponibles ont diminué de 5,5%. Une forte diminution dans la capacité a aussi eu lieu dans le secteur transfrontalier, soit 4,3% moins de sièges. D'autre part, une baisse dans la capacité de seulement 0,3% a été observé dans le secteur autre international.

Le trafic sur les services réguliers régionaux et locaux a baissé légèrement, soit de 0,3%. Pour ce genre de service, le trafic intérieur a diminué de 0,6% tandis que le volume transfrontalier s'est accru de 3,9%.

Contrairement à la situation sur les services réguliers, le trafic sur les principaux services d'affrètement s'est accru de 10,6%. Pour les services d'affrètement, une croissance du trafic a eu lieu dans les trois secteurs. Le trafic intérieur a enregistré la plus importante augmentation, soit 109,232 passagers de plus (hausse de 59,9%). Le trafic autre international a aussi connu une importante hausse de 8,5% alors que le volume de trafic transfrontalier a augmenté de 2,7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministère de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 1

Vol. 26, N° 1

HIGHLIGHTS

- In October 1993, Level I air carriers continued to report decreased domestic operations and increased international operations. In year-over-year comparisons, domestic passenger-kilometres have decreased each month since August 1992.
Available on CANSIM: Matrix 385
- Preliminary second quarter 1993 data indicated that the number of passengers travelling on domestic charter services increased by 66% compared to the corresponding 1992 figure. During the same period, in the international sector, the number of passengers of charter services slightly increased by 1%.
- During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,307,780, down 6% compared to the first quarter of 1992.
- In the first quarter of 1993, 61% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I and two Level II air carriers travelled on a discount ticket, according to preliminary estimates.

Recent release

- Canadian Civil Aviation, 1992 (Catalogue No. 51-206)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1994.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En octobre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans les services d'exploitation intérieurs et des hausses dans les opérations d'exploitation internationales. En comparant le même mois d'une année à l'autre, le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué régulièrement depuis août 1992.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Les données provisoires du deuxième trimestre de 1993 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs a augmenté de 66% par rapport à la même période en 1992. Durant la même période, dans le secteur international, le nombre de passagers utilisant des services d'affrètement a légèrement augmenté de 1%.
- Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 307 780, une baisse de 6% par rapport au premier trimestre de 1992.
- Au cours du premier trimestre de 1993, 61% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'un tarif réduit selon les estimations provisoires.

Mise en circulation récente

- Aviation civile canadienne, 1992 (n° 51-206 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1994.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

TABLE 1.
Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
October 1993 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	October 1993	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1993	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,152	3.2	11,670	2.5	- Intérieur
- International	555	12.1	5,752	6.5	- International
- Total	1,707	6.0	17,422	3.8	- Total
Passengers - Charter	90	-1.1	1,246	-3.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,797	5.6	18,668	3.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 388 272	-6.9	14 240 100	-9.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 026 006	7.7	21 675 980	2.8	- International
- Total	3 414 279	1.2	35 916 080	-2.4	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	198 116	3.4	2 832 739	-1.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 612 395	1.3	38 748 820	-2.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 361 531	-0.3	53 816 819	-3.3	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	249 360	-3.2	3 518 794	-0.2	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 610 892	-0.4	57 335 613	-3.1	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	63.7	...	66.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	79.4	...	80.5	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.4	...	67.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	138 638	7.2	1 183 936	7.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	703	221.3	4 981	29.9	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	139 342	7.6	1 188 917	7.5	Total
Hours Flown	63	1.6	624	-6.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	252 117	-0.4	2 547 674	-5.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air BC, Air Canada, Canadian Airlines International Limited and Time Air.

In October 1993, Level I air carriers continued to report decreased domestic operations and increased international operations. In year-over-year comparisons, domestic passenger-kilometres have decreased each month since August 1992.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air BC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air.

En octobre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans les services d'exploitation intérieurs et des hausses dans les opérations d'exploitation internationales. En comparant le même mois d'une année à l'autre, le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué régulièrement depuis août 1992.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Second Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	%
Air Transat	2,546	2.5	25,281	15.1	893.0
Bradley Air Service Ltd	4,227	4.2	996	0.6	-76.4
Canada 3000 Airlines Ltd	85,801	85.1	123,590	73.9	44.0
Nationair (1)	2,425	2.4	-	-	...
Royal Airlines (2)	5,295	5.2	17,394	10.4	228.5
Others/Autres	568	0.6	-	...	...
Total	100,862	100.0	167,261	100.0	65.8

(1) Nationair suspended operations at the end of march 1993.

(2) Royal Airlines started domestic operations in June 1992.

TABLEAU 2.

Opération intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Deuxièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

(1) Nationair a suspendu ses opérations à la fin de mars 1993.

(2) Royal Airlines a commencé ses opérations dans le secteur intérieurs en juin 1992.

DOMESTIC

During the second quarter of 1993, domestic charter traffic showed a notable increase of 65.8% compared to the same period in 1992.

The strongest growth, in percentage terms, was registered by Air Transat (893.0%), which carried 25,281 passengers in the second quarter of 1993, compared to 2,546 in the second quarter of 1992. Royal Airlines and Canada 3000 Airlines Ltd. both reported large increases of 228.5% and 44.0%, respectively. The number of passengers for Royal Airlines increased from 5,295 to 17,394 while for Canada 3000 Airlines Ltd. the number increased from 85,801 to 123,590 passengers.

Concerning domestic charter market shares, in recent years Canada 3000 Airlines Ltd. has consistently been the largest carrier. However, in the second quarter of 1993 its market share dropped by 11.2 percentage points. Air Transat and Royal Airlines registered an increase in their market shares, apparently capturing part of the market once held by Nationair. Air Transat the second largest domestic charter carrier, with 15.1% of the market, had an increase of 12.6 percentage points while Royal Airlines, the third largest, had a share of 10.4%, an increase of 5.2 percentage points.

INTÉRIEUR

Durant le deuxième trimestre de 1993, le trafic intérieur de passagers voyageant sur vols nolisés a connu une importante hausse de 65,8% par rapport à la même période en 1992.

La plus forte croissance, en termes de pourcentage, a été enregistrée par Air Transat (893,0%), passant de 2 546 passagers au second trimestre de 1992 à 25 281 passagers au second trimestre de 1993. Royal Airlines et Canada 3000 Airlines Ltd. ont également connu des augmentations considérables de 228,5% et 44,0% respectivement. Les passagers de Royal Airlines sont passés de 5 295 passagers à 17 394 passagers tandis que ceux de Canada 3000 Airlines Ltd. passait de 85 801 à 123 590.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place, même si sa part de marché a connu une diminution de 11,2 points de pourcentage au cours du deuxième trimestre de 1993. Ce sont les compagnies aériennes Air Transat et Royal Airlines qui ont vu leurs parts de marché augmenter en réussissant, apparemment, à s'accaparer une partie du marché que détenait Nationair. Air Transat, le deuxième plus grand transporteur de vols nolisés intérieurs, a obtenu une part de marché de l'ordre de 15,1%, soit une augmentation de 12,6 points de pourcentage et Royal Airlines, le troisième plus grand, a recueilli une part de 10,4%, soit une augmentation de 5,2 points de pourcentage.

TABLE 3.

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carrier, Second Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Air Canada	10.0	10.2	5.0	7.1	0.9	2.1	18.0	17.1
Air Transat	24.4	42.3	38.4	69.6	33.9	49.7	10.5	22.0
Bradley Air Services Ltd.	1.9	1.1	0.1	-	5.8	3.1	1.1	0.4
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.7	17.5	19.6	21.6	14.1	11.3	20.6	18.9
CAIL/LACI	19.3	19.3	-	-	16.4	16.2	33.2	32.4
Nationair	20.5	-	36.9	-	24.7	-	7.9	-
Royal Airlines	2.1	8.3	-	1.7	3.9	17.6	2.4	6.4
Others/Autres	3.1	1.3	-	-	0.3	-	6.3	2.8
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

TABLEAU 3.

Opérations internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Deuxièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

INTERNATIONAL

In the international sector, during the second quarter of 1993, it was Air Transat with 344,243 passengers who held the largest market share with 42.3%. This was an increase of 17.9 percentage points compared to the same period in 1992. Air Transat held the largest shares of the European and southern markets with shares of 69.6% and 49.7%, respectively. Air Transat was the top Canadian charter air carrier for these regions. Once again, the demise of Nationair could help to explain Air Transat's growth in market share.

Canadian Airlines Int'l Ltd. (CAIL) was the second largest carrier in the international market share in the second quarter of 1993, with 157,231 passengers, a market share of 19.3%. This share is largely unchanged from the second quarter of 1992. CAIL held the largest market shares for the United States and South regions with percentages of 32.4% and 16.2%, respectively. These shares represented 119,721 and 37,510 passengers.

The third largest international charter carrier was Canada 3000 Airlines Ltd. with 17.5% of the market, or 142,059 passengers. The United States and Europe were its major markets, with 69,957 passengers and 45,956 passengers, respectively. In these regions Canada 3000 Airlines Ltd. had market shares of 18.9% and 21.6%, respectively.

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. Second Quarters 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Change 1992/1991 Variation %	Change 1993/1992 Variation %	Région
Africa	82	382	195	365.9	-49.0	Afrique
Asia	114	48	1,423	-57.9	...	Asie
Europe	271,994	275,755	258,720	1.4	-6.2	Europe
Southern	232,568	233,239	256,057	0.3	9.8	Sud
United States	381,710	408,610	409,612	7.0	0.2	États-Unis
Total	886,468	918,034	926,007	3.6	0.9	Total

During the second quarter of 1993, the number of passengers travelling on international charter flights increased slightly (0.9%) compared to the same period in 1992.

UNITED STATES

The increase in charter traffic to the United States, which started last year, continued during the second quarter of 1993 but at a reduced rate. With 409,612 charter passengers the United States registered an increase of 0.2% compared to the second quarter of 1992. Florida, the top charter market for Canadians, registered a decrease of 9.1% with 240,009 passengers. Air Transat reported the largest increase, in percentage terms, to the Florida market (219.7%) with 45,942 passengers in the second quarter of 1993, up from 14,370 in the same quarter of 1992. The second largest percentage increase was reported by Royal Airlines (155.1%) which carried 22,103 passengers. Royal Airlines commenced international operations at the end of April 1992. The largest air carrier in the Florida market was CAIL which reported 78,202

INTERNATIONAL

Au cours du deuxième trimestre de 1993, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat avec 344 243 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 42,3% ce qui a représenté une augmentation de 17,9 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. Air Transat détenait également les parts les plus importantes pour les marchés européen et du sud, avec des parts respectives de 69,6% et de 49,7%. Une fois de plus, la disparition de Nationair pourrait expliquer l'augmentation des parts de marché de ce transporteur.

La deuxième position, dans l'importance des parts de marché lors du deuxième trimestre de 1993, était occupée par les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) avec 157 231 passagers représentant une part de 19,3%. Cette part de marché est demeurée inchangée depuis le deuxième trimestre de 1992. LACI détenait les parts de marché les plus importantes pour les régions des États-Unis et du Sud avec des pourcentages respectifs de 32,4% et 16,2%, représentant 119 721 et 37 510 passagers.

Le troisième transporteur d'affrètement dans le secteur international était Canada 3000 Airlines avec 17,5%, soit 142 059 passagers. Les États-Unis avec 69 957 passagers et l'Europe avec 4 595 passagers étaient les principaux marchés de Canada 3000 Airlines Ltd.. Dans ces régions, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait des parts de marché de 18,9% et 21,6%, respectivement.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Deuxième trimestres 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

Lors du deuxième trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a légèrement augmenté (0,9%) comparativement à la même période en 1992.

ÉTATS-UNIS

La progression amorcée l'année dernière par les États-Unis, s'est poursuivie durant le deuxième trimestre de 1993, mais d'une façon plus légère. Effectivement, avec ses 409 612 passagers nolisés, les États-Unis ont enregistré une hausse de 0,2% par rapport au deuxième trimestre de 1992. La Floride, qui est demeuré le principal marché nolisé pour les Canadiens avec 240 009 passagers, a cependant enregistré une baisse de 9,1%. Au cours du deuxième trimestre de 1993, Air Transat a connu la plus forte augmentation, en termes de pourcentage, dans le marché de la Floride, soit 219,7% pour 45 942 passagers comparativement à 14 370 passagers au deuxième trimestre de 1992. La deuxième principale augmentation est détenue par Royal Airlines (qui a débuté ses opérations internationales à la fin d'avril 1992) avec 155,1%, représentant 22 103 passagers nolisés. Le principal transporteur pour le

passengers in the second quarter of 1993. This was a decrease of 6.4% from the second quarter of 1992.

Nevada, the second largest United States charter market for Canadians, grew by 22.5% to 113,438 passengers. Air Transat, with 33,149 passengers, and CAIL, with 38,632 passengers were the main air carriers serving Nevada in the second quarter 1993.

SOUTH

The Southern region also registered an increase in the number of charter passengers to and from Canada. It grew by 9.8%, from 233,239 to 256,057 in the second quarter of 1993. This growth was led by the following charter markets: Cuba, up 72.0% with 53,670 passengers and Dominican Republic up 8.0% with 62,174 passengers.

EUROPE

During the second quarter of 1993, Europe showed a decrease of 6.2%, from 275,755 passengers in 1992 to 258,720 passengers in 1993. Although France, with 93,805 passengers, registered an increase of 12.2%, the majority of the European countries reported a decrease in the number of passengers. The United Kingdom, (Europe's largest charter market in 1992) showed a decrease of 23.9%, from 92,190 passengers in 1992 to 70,158 passengers in 1993. Germany, with 14,314 charter passengers in 1993, also registered a decrease of 25.0%. This decrease could be attributed, in part, to terminating contracts to transport Canadian military personnel (after the closing of Canadian military bases in Germany).

For further information, please contact F. Thibeault (819-997-6173).

marché de la Floride était LACI avec 78 202 passagers. Cependant, pour ce marché, LACI a enregistré une baisse de 6,4% par rapport au deuxième trimestre de 1992.

Le Nevada, le deuxième marché nolisé des Canadiens, a augmenté de 22,5% pour atteindre 113 438 passagers. Air Transat (avec 33 149 passagers) et LACI (avec 38 632 passagers) étaient les principaux transporteurs à desservir cette destination au deuxième trimestre de 1993.

SUD

La région du Sud a également connu une hausse dans le nombre de ses passagers, en provenance ou à destination du Canada, en passant de 233 239 à 256 057 passagers durant le deuxième trimestre de 1993, ce qui a représenté une augmentation de 9,8%. Cette croissance a été menée par les principaux marchés nolisés suivants: Cuba, en hausse de 72,0% avec 53 670 passagers et la République Dominicaine en hausse de 8,0% avec 62 174 passagers.

EUROPE

L'Europe, durant ce trimestre, a quant à elle, présenté une diminution de 6,2%, le nombre de passagers passant de 275 755 en 1992 à 258 720 en 1993. Malgré que la France ait enregistré une hausse de 12,2% avec 93 805 passagers, la majorité des pays de l'Europe ont connu des diminutions dans le nombre de passagers. Le Royaume-Uni, qui était le principal marché nolisé de l'Europe en 1992 pour la même période, a connu une diminution de 23,9%, le nombre de passagers passant de 92 190 en 1992 à 70 158 en 1993. L'Allemagne, avec 14 314 passagers nolisés en 1993, a également connu une baisse de 25,0%, qui pourrait être attribuée, en partie, au fait que les différents contrats pour rapatrier le personnel militaire canadien (suite à la fermeture des bases militaires canadiennes en Allemagne) tirent maintenant à leur fin.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-6173).

TABLE 5.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics. First quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols
réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre 1993 (données provisoires)

Rank 1993 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	Change First Quarter 1993/1992 Variation Premier trimestre
				%
1.	Montréal - Toronto	273,750	274,090	0.1
2.	Ottawa - Toronto	167,360	155,620	-7.0
3.	Toronto - Vancouver	122,850	104,750	-14.7
4.	Calgary - Vancouver	87,130	74,240	-14.8
5.	Calgary - Edmonton	61,280	69,360	13.2
6.	Calgary - Toronto	70,270	61,110	-13.0
7.	Edmonton - Vancouver	58,050	57,650	-0.7
8.	Halifax - Toronto	53,300	48,740	-8.6
9.	Toronto - Winnipeg	56,110	46,910	-16.4
10.	Edmonton - Toronto	43,080	38,170	-11.4
11.	Thunder Bay - Toronto	42,630	35,900	-15.8
12.	Montréal - Vancouver	36,730	30,740	-16.3
13.	Vancouver - Victoria	29,620	29,320	-1.0
14.	Prince George - Vancouver	25,620	28,750	12.2
15.	Ottawa - Vancouver	27,740	28,640	3.2
16.	Kelowna - Vancouver	23,350	25,420	8.9
17.	Calgary - Winnipeg	24,990	25,050	0.2
18.	Vancouver - Winnipeg	31,750	24,450	-23.0
19.	Halifax - Ottawa	20,570	19,600	-4.7
20.	Halifax - Montréal	23,890	19,560	-18.1
21.	Ottawa - Winnipeg	18,270	18,740	2.6
22.	Québec - Toronto	19,240	18,690	-2.9
23.	Sault Ste-Marie - Toronto	19,060	17,070	-10.4
24.	Calgary - Montréal	16,830	16,860	0.2
25.	Halifax - St. John's	19,110	15,960	-16.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,372,580	1,285,390	-6.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,454,530	2,307,780	-6.0

During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,307,780, down 6% compared to the first quarter of 1992. First quarter data have not posted an increase since 1988, which increased 17.3% over the first quarter of 1987.

The long-standing number one city-pair, Montréal-Toronto registered its first growth since 1989, showing a slight increase over the first quarter of 1992 to 274,090 passengers.

Air Alliance, a Québec city based regional air carrier, became a participant in this survey on January 1, 1993. Air Alliance is active in markets such as Montréal-Québec, Montréal-Ottawa, and Ottawa-Québec, among others.

For more information, please contact Mike Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 307 780, une baisse de 6% par rapport au premier trimestre de 1992. Le premier trimestre n'a inscrit aucune augmentation depuis 1988, alors qu'il y a eu une augmentation de 17,3% sur le premier trimestre de 1987.

Montréal-Toronto, depuis longtemps la plus importante paire de villes, a enregistré sa première hausse depuis 1989, montrant une légère augmentation par rapport au premier trimestre de 1992 avec 274 090 passagers.

Air Alliance, un transporteur régional de Québec est devenu un participant à l'enquête le 1er janvier 1993. Air Alliance est actif dans des marchés tels que Montréal-Québec, Montréal-Ottawa et Ottawa-Québec entre autres.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell, (819-997-0198)

TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discount Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre (000)	%			%				
Domestic	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	Intérieur
Southern services	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	Services secteur sud
Short-haul	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	Court-courrier
Long-haul	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	Long-courrier
Northern Services	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	Services secteur nord

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discount Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre ('000 000)	%			%				
Domestic	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Intérieur
Southern services	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Services secteur sud
Short-haul	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Court-courrier
Long-haul	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Long-courrier
Northern Services	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Services secteur nord

¹ Two Level II air carriers are also included for the first quarter of 1993. There are: Inter-Canadien and Ontario Express.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour le premier trimestre de 1993. Ce sont: Inter-Canadien et Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "****") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "****" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "****") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "****" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 61.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air), and by Inter-Canadien and Ontario Express (which were added to the Fare Basis Survey in January 1993), travelled on a discount ticket during the first quarter of 1993. This level represented decreases of 2.8 percentage points compared to the same period a year earlier and 0.9 percentage point compared to the same period in 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 64.4%, down from 67.7% in 1992 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1991-1993

Passengers
Passagers



In the southern sector, 62.4% of passenger traffic (representing 65.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1993. In 1992, the corresponding figures were 65.1% for passengers and 68.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.6% of the traffic during the first quarter of 1993, down from 47.6% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 2.9 percentage points (51.4% to 48.5%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1993, discount carriage on long-haul services represented 64.3% of passenger volume and 65.5% of passenger-kilometres; this compared with 61.0% and 63.5%, respectively for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

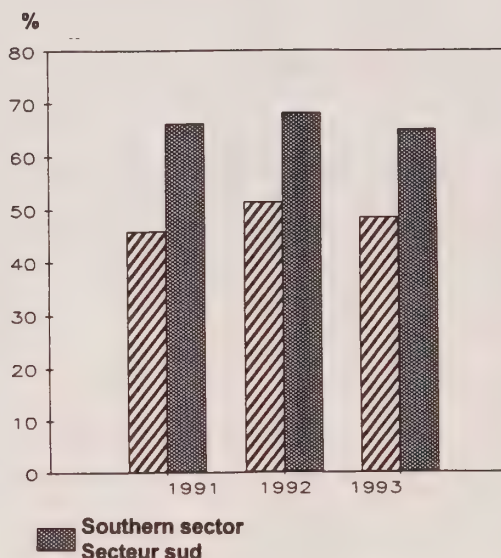
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 61,3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et Inter-Canadien et Ontario Express (ces deux transporteurs ont été ajoutés à l'Enquête sur la base tarifaire en janvier 1993) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1993. Ce niveau représente une baisse de 2,8 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 0,9 point de pourcentage par rapport à la même période en 1991. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 67,7% en 1992 à 64,4% en 1993 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premier trimestre 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 62,4% du trafic de passagers (représentant 65,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1993, comparativement à 65,1% et 68,3% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42,6% du trafic au cours du premier trimestre de 1993, une diminution par rapport à 47,6% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 2,9 points de pourcentage (de 51,4% à 48,5%) au cours de la même période.

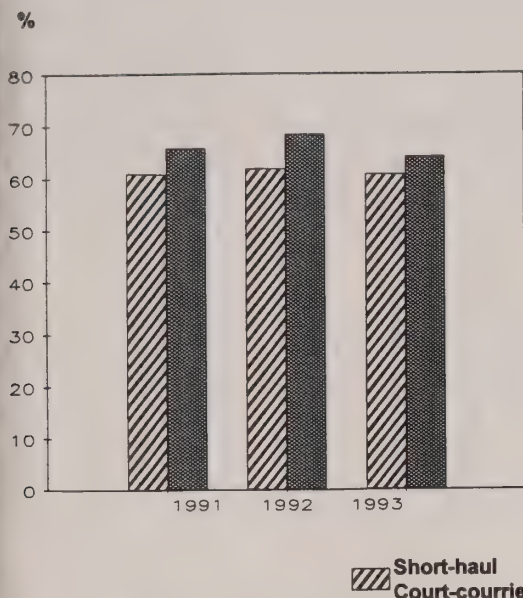
Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 64,3% du volume de passagers et 65,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,0% et 63,5% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1991-1993

Passengers
Passagers



Average Fares

The average fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs in the first quarter of 1993 was \$183, up by 2.3% from the first quarter of 1992. During this period, the average of all domestic discount fares was \$133, up slightly from the previous year's figure of \$132.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1991-1993

All Fares
Tous les tarifs

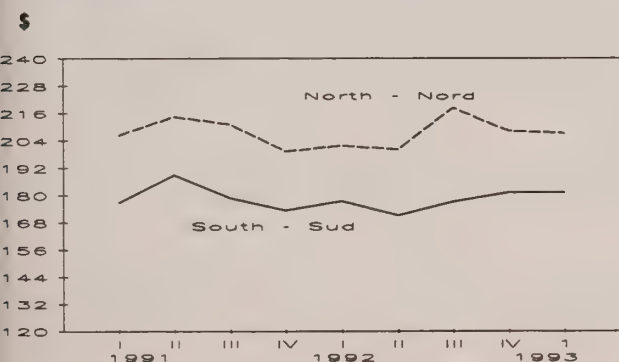
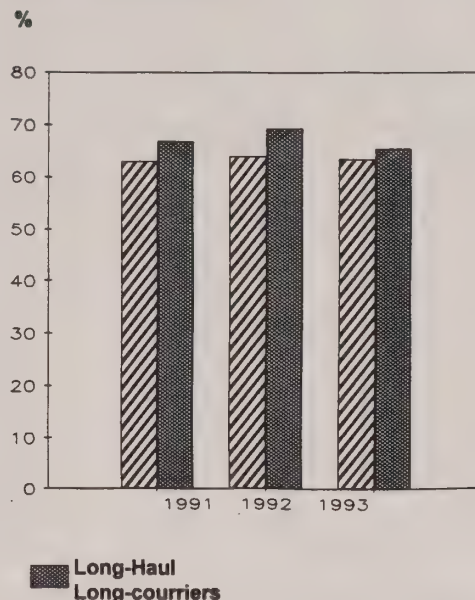


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premier trimestre 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



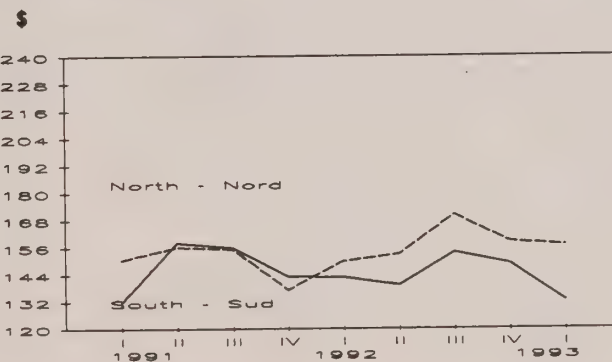
Tarifs moyens

Le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$183 au premier trimestre de 1993, ce qui représente une hausse de 2,3% par rapport au premier trimestre de 1992. Au cours du premier trimestre de 1993, le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à \$133, soit une légère hausse par rapport au tarif réduit intérieur moyen de \$132 observé au cours de la même période en 1992.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1991-1993

Discount Fares
Tarifs réduits



The largest increase in domestic air fares occurred in the northern (regulated) zone, where average discount fares increased by 4.3%, from \$150 in 1992 to \$157 in 1993.

The largest decrease in domestic air fares occurred in the southern (deregulated) zone, where average discount fares decreased by 7.3%, from \$143 in the first quarter of 1992 to \$132 in the same period of 1993.

The average fares (all fares) in the North and the South both increased in the first quarter of 1993 relative to the same period in 1992. In the northern zone, the average fare (all fares) increased by 2.7%, from \$202 in 1992 to \$207 in 1993. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 2.2%, from \$177 in 1992 to \$181 in 1993.

Notes

o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1993 issue of this publication is scheduled for release in March 1994. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de \$150 au cours du premier trimestre de 1992 à \$157 au cours de la même période en 1993, soit une augmentation de 4,3%.

Les tarifs réduits du secteur sud (libéralisé) ont connu la plus forte diminution de tous les tarifs intérieurs, passant de \$143 au cours du premier trimestre de 1992 à \$132 au cours de la même période en 1993, soit une baisse de 7,3%.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du premier trimestre de 1993 par rapport à la même période en 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 2,7%, passant de \$202 en 1992 à \$207 en 1993. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 2,2%, passant de \$177 en 1992 à \$181 en 1993.

Notes

o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1993 de cette publication devrait paraître en mars 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue		Canada	U.S.A.	Other	Title
			ÉTATS	Autres	
			UNIS		
		\$	US\$	US\$	
1234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. numéros/année.
002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada M., Bil.
004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le intérieur, A., Bil.
205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le Canada/États-Unis, A., Bil.
206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
4205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
 O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
 H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro télécopieur 1-613-951-1584

April 1993

Avril 1993

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Note de reconnaissance

Le succès du système du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 2

Vol. 26, N° 2

HIGHLIGHTS

- In November 1993, Level I air carriers continued to report decreasing domestic passengers-kilometres on scheduled services, compared to the same month of the previous year. This pattern has existed for the last 16 months.

In a pattern similar to 1992, the load factor on scheduled services in 1993 was higher than the 1991 levels for the months January to August, but then dropped well below the 1991 levels between September and November. As of November, the year-to-date load factor in 1992 and 1993 was quite close to the 1991 level.
Available on CANSIM: Matrix 385

- Preliminary second quarter 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 5% from the previous year. The overall decline was caused by an 8% drop in domestic traffic.
- During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on transborder scheduled services totalled 1,996,510, down 2% compared to the first quarter of 1992.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1994.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En novembre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans le nombre de passagers-kilomètres intérieurs des services réguliers en comparaison au même mois de l'année précédente. Ces diminutions ont été présentes au cours des 16 derniers mois.

Tout comme en 1992, le coefficient de remplissage en 1993, pour les services réguliers, était plus élevé que les niveaux de 1991 pour les mois de janvier à août, mais il a chuté bien au-dessous des niveaux de 1991 entre septembre et novembre. Au mois de novembre, le coefficient de remplissage cumulatif en 1992 et 1993 était assez près du niveau de 1991.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Les données provisoires du deuxième trimestre de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 5% par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la baisse de trafic est attribuable à une diminution de 8% dans le trafic intérieur.
- Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services transfrontaliers réguliers se chiffrait à 1 996 510, une baisse de 2% par rapport au premier trimestre de 1992.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1994.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
November 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aérien
niveau I, Novembre 1993 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	November 1993	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1993	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Novembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	986	4.3	12,656	2.7	Réguliers - Intérieur
- International	460	13.9	6,212	7.0	- International
- Total	1,446	7.2	18,868	4.1	- Total
Charter	104	-18.1	1,350	-4.7	Affrètements
Total	1,550	5.0	20,218	3.4	Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 099 738	-5.6	15 339 838	-9.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 502 914	4.8	23 178 895	2.9	- International
- Total	2 602 653	0.2	38,518 733	-2.2	- Total
Charter	230 463	-15.2	3 063 203	-2.6	Affrètements
Total	2 833 116	-1.3	41 581 937	-2.3	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 793 151	1.4	58 609 971	-2.9	Réguliers
Charter	306 603	-19.0	3 825 397	-2.0	Affrètements
Total	5 099 754	-0.2	62 435 368	-2.9	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	54.3	...	65.7	...	Réguliers %
Charter %	75.2	...	80.1	...	Affrètements %
Total %	55.6	...	66.6	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	38 042	10.2	380 120	6.2	Réguliers
Charter	144	-36.9	1 653	29.9	Affrètement
Total	38 187	9.9	381 773	6.3	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	139 922	26.0	1 323 858	9.2	Réguliers
Charter	468	-41.2	5 450	17.7	Affrètements
Total	140 390	25.5	1 329 308	9.2	Total
	60	1.7	684	-5.7	
Hours Flown					Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	234 488	1.8	2 782 162	-4.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level I air carriers consist of Air BC, Air Canada, Canadian Airlines International Limited and Time Air.

In November 1993, Level I air carriers continued to report decreasing domestic passengers-kilometres on scheduled services, compared to the same month of the previous year. As can be seen in Figure 1.1, this pattern has existed for the last 16 months.

In a pattern similar to 1992, the load factor on scheduled services in 1993 was higher than the 1991 levels for the months January to August, but then dropped well below the 1991 levels between September and November. As of November, the year-to-date load factor in 1992 and 1993 was quite close to the 1991 level (see Figure 1.2).

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les transporteurs de niveau I comprennent Air BC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air.

En novembre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans le nombre de passagers-kilomètres intérieurs des services réguliers en comparaison au même mois de l'année précédente. Comme le montre la figure 1.1, ces diminutions ont été présentes au cours des 16 derniers mois.

Tout comme en 1992, le coefficient de remplissage en 1993, pour les services réguliers, était plus élevé que les niveaux de 1991 pour les mois de janvier à août, mais il a chuté bien au-dessous des niveaux de 1991 entre septembre et novembre. Au mois de novembre, le coefficient de remplissage cumulé en 1992 et 1993 était assez près du niveau de 1991 (voir figure 1.2).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Passenger-kilometres -

Difference Between Current Month
 and Same Month of Previous Year

Passenger-kilometres
 (scheduled services)

Figure 1.1

Passagers-kilomètres -

Différence entre le mois actuel et le
 même mois de l'année précédente

Passagers-kilomètres
 (services réguliers)

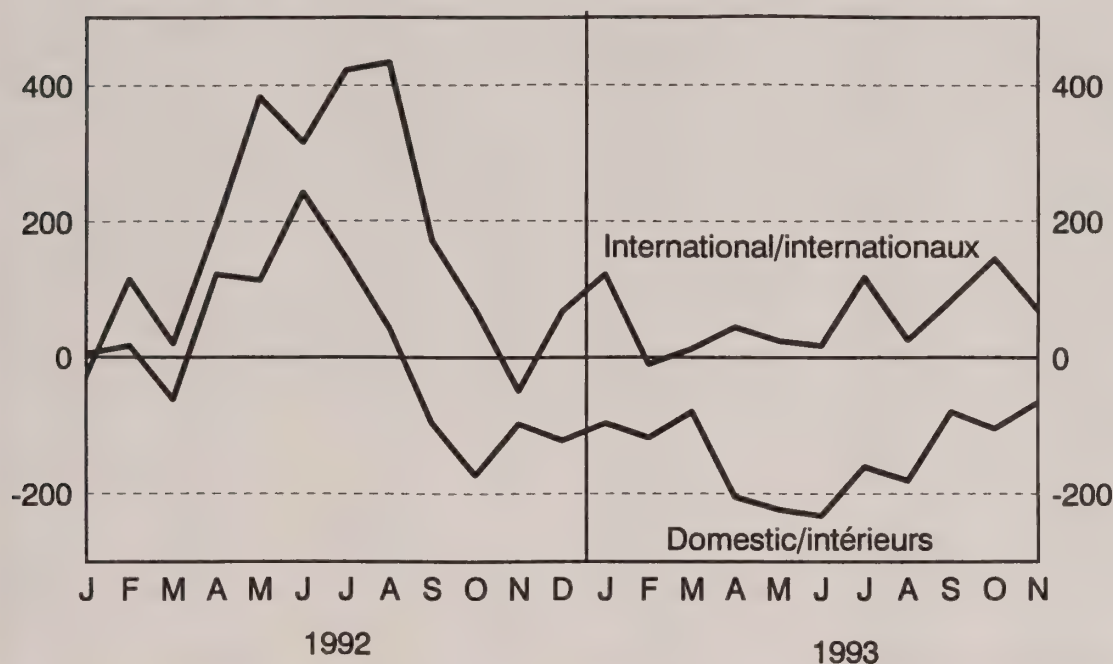


Figure 1.2

Year-to-date Passenger Load
 Factor (scheduled services)

Figure 1.2

Coefficient de remplissage
 cumulatif (services réguliers)

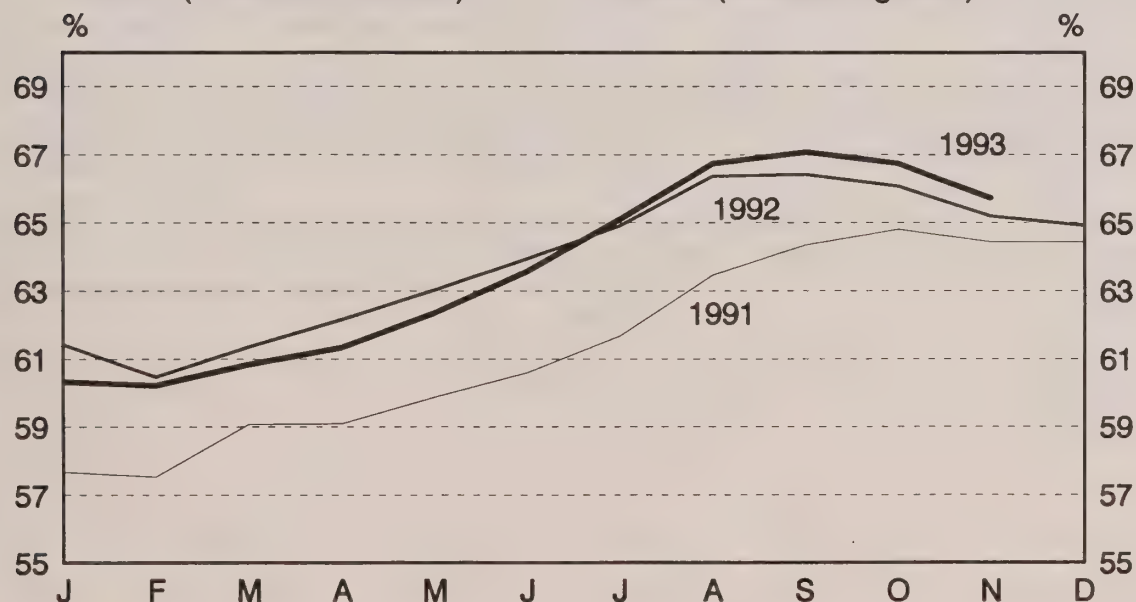


TABLE 2.
Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, July 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July	Change July	Year-to-date	Change Year-to-date
		1993	1993/1992	1993	1993/1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation juillet	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1.	Vancouver Int'l. BC-CB	27,783	-2.6	166,565	-1.7
2.	Lester B. Pearson Int'l. ONT	26,361	-9.3	178,700	-7.4
3.	St. Hubert QUE-QC	19,596	7.1	101,881	-7.3
4.	St. Honoré QUE-QC	18,767	-5.2	60,668	15.8
5.	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,458	-3.3	119,055	-4.1
6.	Victoria Int'l. BC-CB	16,334	-23.7	99,296	-17.2
7.	Boundary Bay BC-CB	16,177	-28.1	100,502	-25.6
8.	Montréal/Dorval QUE-QC	13,873	-19.3	108,200	-5.9
9.	Toronto/Buttonville ONT	13,639	-1.2	87,014	-1.9
10.	Ottawa Int'l. ONT	13,476	-8.4	86,636	-6.1
11.	Québec QUE-QC	13,377	-19.1	77,035	8.0
12.	Abbotsford BC-CB	11,361	-30.8	80,643	-26.2
13.	Winnipeg MAN	11,234	-9.9	80,976	-3.4
14.	Toronto Island ONT	10,981	-3.5	57,875	-1.7
15.	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,773	-5.8	67,777	-6.7
16.	Hamilton City ONT	10,567	21.3	66,281	7.9
17.	Halifax Int'l. NS-NÉ	10,321	-3.1	61,962	-6.3
18.	Springbank ALTA-ALB	10,243	-12.7	62,775	-13.4
19.	London ONT	9,210	-14.4	55,309	-12.3
20.	St. Andrews MAN	9,209	-25.0	50,633	-8.8
21.	Villeneuve ALTA-ALB	8,873	-5.5	53,142	5.6
22.	North Bay ONT	8,673	18.9	43,053	-22.9
23.	Saskatoon SASK	8,256	-7.2	48,421	-19.9
24.	Yellowknife NWT-TNO	7,938	23.1	44,180	25.6
25.	Moncton NB	7,933	-6.8	37,451	-12.6
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	332,413	-9.2	1,996,030	-7.6
	Total - Transport Canada Towers (56)/	475,947	-11.6	2,910,083	-9.2
	Total - Tours de Transports Canada (56)				

In July 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 11.6% from July 1992. Itinerant movements decreased by 8.6% to 316,759 while local movements decreased by 17.0% to 159,188 compared to the same month in 1992.

In the first seven months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 9.2% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 6.2% to 1,923,960 while local movements decreased by 14.5% to 986,123.

The largest percentage increase in July was 69.9% at Lethbridge, Alta, as local traffic showed a large increase from 1992 counts. The largest decrease was 45.0% at Oshawa, Ont., where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de juillet 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 11,6% par rapport au mois de juillet 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 316,759 soit une diminution de 8,6% par rapport au mois de juillet 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 17,0% pour s'établir à 159,188.

Au cours des sept premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 9,2% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,923,960 soit une diminution de 6,2% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,5% pour s'établir à 986,123.

En juillet, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Lethbridge, Alb, (69,9%) où le trafic local a connu une forte augmentation par rapport à 1992. La plus forte diminution a été enregistrée à Oshawa, Ont, soit 45,0%. De plus, à cet aéroport, le trafic itinérant et local a connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

LE 3.

anned and Deplaned Revenue Passengers at the top 50
 dian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1993
 iminary Data)

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports
 canadiens, selon le genre de service, deuxième trimestre 1993 (données
 provisoires)

Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1993/1992 Variation deuxième trimestre
Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	
Lester B. Pearson International ONT	3,865,208	308,142	641,595	4,814,945	-2.3
Vancouver International BC-CB	1,772,445	487,651	155,411	2,415,507	1.0
Montréal/Dorval Intl QUE-QC	1,034,170	279,626	72,527	1,386,323	-3.5
Calgary International ALTA-ALB	849,561	221,245	39,465	1,110,271	-8.7
Ottawa International ONT	478,567	129,303	18,520	626,390	-6.9
Halifax International, NS-NÉ	301,359	254,419	24,983	580,761	-5.2
Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	331,395	6,340	178,481	516,216	-4.5
Winnipeg International MAN	396,547	80,219	28,294	505,060	-9.3
Edmonton International ALTA-ALB	328,173	24,261	33,209	385,643	-15.2
Edmonton Municipal ALTA-ALB	85,855	159,372	-	245,227	5.5
Victoria International BC-CB	15,938	152,588	2,356	170,882	-10.4
Québec QUE-QC	25,536	103,866	37,366	166,768	-5.4
St. John's NFLD-TN	74,650	72,167	8,986	155,803	-9.6
Regina SASK	82,371	40,057	2,048	124,476	-19.2
Saskatoon, SASK	59,738	59,279	1,985	121,002	-19.3
Thunder Bay ONT	69,645	50,213	2	119,860	-9.6
London ONT	-	66,967	1,271	68,238	1.8
Kelowna BC-CB	-	63,204	960	64,164	-10.1
Moncton NB	16,108	42,064	720	58,892	-2.4
Prince George BC-CB	32,471	25,711	180	58,362	-6.5
Yellowknife NWT-TNO	15,758	34,145	142	50,045	3.0
Fredericton NB	15,479	34,454	-	49,933	-12.9
Sudbury ONT	-	48,270	-	48,270	-13.4
Saint John NB	13,361	34,397	-	47,758	-13.9
Toronto Island ONT	-	46,676	-	46,676	11.3
Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	43,171	-	43,171	-4.5
Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	42,374	-	42,374	9.4
Charlottetown PEI-ÎPÉ	3,662	37,885	249	41,796	-23.0
Windsor ONT	-	39,206	26	39,232	-2.6
Sault Ste. Marie ONT	30	39,056	-	39,086	-3.9
Timmins ONT	-	37,639	-	37,639	-8.2
Deer Lake NFLD-TN	4,220	33,186	-	37,406	-
Sydney NS-NÉ	-	32,602	319	32,921	-7.3
Sept-Îles QUE-QC	-	28,374	-	28,374	-14.2
Thompson MAN	10,038	16,093	-	26,131	12.3
Kamloops BC-CB	-	25,093	625	25,718	-8.8
Whitehorse YT-TY	22,547	3,024	-	25,571	-20.8
Nanaimo BC-CB	-	23,480	-	23,480	-8.1
Gander International NFLD-TN	71	22,631	10	22,712	-13.2
Terrace BC-CB	13,243	7,937	-	21,180	-8.6
Rouyn QUE-QC	-	17,329	3,783	21,112	-6.8
Castlegar BC-CB	-	20,382	-	20,382	-9.9
Cranbrook BC-CB	-	20,297	-	20,297	-7.5
Goose Bay NFLD-TN	4,876	14,123	1,165	20,164	-12.1
Prince Rupert BC-CB	12,140	7,331	-	19,471	-33.3
Grande Prairie ALTA-ALB	-	18,765	-	18,765	-13.0
Bagotville/Saguenay QUE/QC	-	18,494	-	18,494	-16.5
Val D'Or QUE-QC	3,417	15,033	-	18,450	-17.6
Lethbridge ALTA-ALB	-	17,454	-	17,454	-20.1
Fort St John BC-CB	-	17,440	-	17,440	-6.1
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	9,938,579	3,423,035	1,254,678	14,616,292	-4.4
Total Canada	9,985,427	4,014,669	1,260,529	15,260,625	-4.7

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service -Second Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data)

Sector/ Type of Service	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre
Domestic	10,924,152	10,031,201
Transborder	3,181,230	3,275,197
Other International	1,900,034	1,954,227
Major Scheduled Services	10,678,305	9,985,427
Regional and Local		
Scheduled Services	4,207,403	4,014,669
Major Charter Services	1,119,758	1,260,529

Preliminary second quarter 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 4.7% from the previous year. The overall decline was caused by an 8.2% drop in domestic traffic. Only seven of the top 50 airports had an increase in traffic over the comparison period.

Total enplaned/deplaned passenger volume on major scheduled services declined by 6.5%. This was due to a 12.4% drop in domestic traffic. Transborder and other international traffic increased by 3.5% and 4.6% respectively.

Overall capacity on major scheduled services declined by 8.8%. As a result of this, the average departing load factor increased 1.0 percentage point to 59.5%. The largest drop in capacity occurred on the domestic sector where available seats declined by 12.6%. Transborder sector capacity was also cut back with 2.9% fewer seats. On the other hand, other international sector capacity only declined by 0.1%.

Traffic on regional and local scheduled services declined by 4.6%. For this type of service, domestic volume was down 5.1% while transborder volume was up by 2.9%.

In contrast to the scheduled services, traffic on the major charter services was up 12.6%. This was due to a 70.1% increase (151,078 enplaned/deplaned passengers) in domestic charter activity. Transborder and other international traffic declined marginally.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Deuxièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires)

Secteur/ Genre de service	Change Second Quarter 1993/1992 Variation deuxième trimestre
Intérieur	-8.2
Transfrontalier	3.0
Autre international	2.8
Principaux services réguliers	-6.5
Services réguliers régionaux et locaux	-4.6
Principaux services d'affrètement	12.6

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 4,7% par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la baisse de trafic est attribuable à une diminution de 8,2% dans le trafic intérieur. Parmi les 50 premiers aéroports, sept seulement ont enregistré une augmentation de trafic pour la période de comparaison.

Le volume total des passagers embarqués et débarqués voyageant sur les principaux services réguliers a baissé de 6,5%. Cette baisse est attribuable à une diminution de 12,4% du trafic intérieur. Le trafic transfrontalier et autre international a augmenté de 3,5% et 4,6% respectivement.

La capacité globale sur les principaux services réguliers a diminué de 8,8%. Conséquemment, la moyenne du coefficient de remplissage, au départ, s'est accrue de 1,0 point de pourcentage pour atteindre 59,5%. La plus importante baisse en capacité a eu lieu dans le secteur intérieur où les sièges disponibles ont diminué de 12,6%. Une forte diminution en capacité a aussi eu lieu dans le secteur transfrontalier, représentant 2,9% moins de sièges. D'autre part, une baisse en capacité de seulement 0,1% a été observé dans le secteur autre international.

Le trafic sur les services réguliers régionaux et locaux a baissé de 4,6%. Pour ce genre de service, le trafic intérieur a diminué de 5,1% tandis que le volume transfrontalier s'est accru de 2,9%.

Contrairement à la situation sur les services réguliers, le trafic sur les principaux services d'affrètement s'est accru de 12,6%. Ceci s'explique par une hausse de 70,1% (151 078 passagers embarqués et débarqués) du trafic intérieur sur les principaux services d'affrètement. Le trafic transfrontalier et autre international a enregistré une baisse marginale.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

LE 5.

cheduled Transborder Air Passenger Origin and
ation Statistics. First Quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1993 (Données
provisaires)

City-Pair - Paire de villes	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	Change First Quarter 1993/92 Variation premier trimestre
	No.-Nbre		%
Toronto - New York	151,040	142,240	-5.8
Toronto - Tampa/St. Petersburg	76,860	75,540	-1.7
Toronto - Miami	61,650	66,570	8.0
Montréal - New York	66,160	61,660	-6.8
Toronto - Chicago	61,470	58,520	-4.8
Toronto - Los Angeles	72,830	54,320	-25.4
Vancouver - Los Angeles	44,910	43,950	-2.1
Montréal - Miami	53,510	40,580	-24.2
Toronto - Boston	46,700	38,730	-17.1
Toronto - San Francisco	37,530	34,240	-8.8
Vancouver - San Francisco	30,320	28,470	-6.1
Vancouver - Hawaii	35,760	27,540	-23.0
Calgary - Los Angeles	35,710	26,340	-26.2
Montréal - Tampa/St. Petersburg	23,180	21,580	-6.9
Toronto - Philadelphia	21,160	20,860	-1.4
Montréal - Boston	17,630	20,840	18.2
Montréal - Los Angeles	19,400	20,530	5.8
Toronto - Dallas/Ft. Worth	17,740	20,510	15.6
Toronto - Orlando	16,120	19,770	22.6
Toronto - Atlanta	16,620	19,160	15.3
Montréal - Chicago	17,590	18,340	4.3
Edmonton - Los Angeles	17,760	18,140	2.1
Toronto - Detroit	17,300	18,110	4.7
Montréal - Fort Lauderdale	16,840	13,110	-22.1
Toronto - Phoenix	10,580	12,570	18.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	986,370	922,220	-6.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes	2,031,770	1,996,510	-1.7

During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on transborder scheduled services fell 1,996,510, down 1.7% compared to the first quarter of 1992.

Large decreases in passengers were generally accompanied by increases in the number of flights operated between each of the decreasing city-pairs.

Air Alliance, a Québec city based regional air carrier, became a participant in this survey on January 1, 1993. Air Alliance data was therefore not included in the 1992 data hence the apparent 18.2% increase in the first quarter data of 1993 for Montréal-Boston.

For more information, please contact Mike Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services transfrontaliers réguliers se chiffrait à 1 996 510, une baisse de 1,7% par rapport au premier trimestre de 1992.

Les paires présentant des baisses importantes dans le nombre de passagers étaient généralement accompagnées par des diminutions du nombre de vols effectués entre chacune de ces paires de villes.

Air Alliance, un transporteur régional de Québec est devenu un participant à l'enquête le 1er janvier 1993. La hausse de 18,2% pour Montréal-Boston, observée au cours du premier trimestre de 1993, s'explique par l'absence du transporteur Air Alliance dans les données de 1992.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell, (819-997-0198)

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Note de reconnaissance

Le succès du système du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 3

Vol. 26, N° 3

HIGHLIGHTS

- Level I air carriers reported that the operating loss dropped from \$322 million in 1992 to \$137 million in 1993. Although this is a substantial decrease, when interest expenses are included the loss becomes \$467 million. This loss (with interest expenses) has improved over the last two years, when it was reported as roughly \$630 million.

Air carriers have reduced operating expenses with stringent cost controlling measures and by using newer, more fuel efficient aircraft. As a result, the operating loss has decreased markedly, but increased debt associated with fleet renewal has increased interest expenses. The value of operating performance minus interest expenses has not been a positive amount since 1987. Although there was a slight improvement in the fourth quarter of 1993, most of the year's improvement took place during the second and third quarters. Available on CANSIM: Matrix 385

- Preliminary third quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 7% from the same quarter of the previous year.
- Preliminary third quarter 1993 data indicated that the number of passengers travelling on domestic charter services increased by 32% compared to the corresponding 1992 figure. During the same period, in the international sector, the number of passengers of charter services decreased by 18%.

Recent release

- Air Carrier Operations in Canada, January-March 1993 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9
 Issued in March 1994.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Les pertes d'exploitation rapportées par les transporteurs aériens de niveau I ont diminué de 322 millions\$ en 1992 à 137 millions\$ en 1993. Bien que ce soit une diminution substantielle, si les intérêts versés sont inclus, la perte se chiffre à 467 millions\$. Cette perte (avec les intérêts versés) s'est améliorée au cours des deux dernières années puisque lors de cette période, une perte de 630 millions\$ avait été rapportée.

Les transporteurs aériens ont réduit leurs dépenses d'exploitation avec de rigoureuses mesures de contrôle des coûts et en utilisant des aéronefs plus récents et consommant moins de carburant. Comme résultat, les pertes d'exploitation ont diminué de façon marquée, mais une dette accrue en raison du renouvellement de la flotte a fait augmenter les intérêts versés. La valeur du rendement d'exploitation moins les intérêts versés n'a pas représenté un montant positif depuis 1987. Bien qu'il y ait eu une légère amélioration durant le quatrième trimestre de 1993, la plupart des améliorations survenues au cours de l'année ont été réalisées durant les deuxième et troisième trimestres.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 7% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- Les données provisoires du troisième trimestre de 1993 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs a augmenté de 32% par rapport à la même période en 1992. Durant la même période, dans le secteur international, le nombre de passagers utilisant des services d'affrètement a diminué de 18%.

Mise en circulation récente

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1993 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9
 Mise en circulation, mars 1994.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
December 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau I, décembre 1993 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	December 1993	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1993	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,081	-1.2	13,737	2.3	Réguliers - Intérieur
- International	509	7.6	6,721	7.1	- International
- Total	1,590	1.5	20,458	3.9	- Total
Charter	139	-4.1	1,489	-4.6	Affrètements
Total	1,729	1.0	21,947	3.2	Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 276 101	-0.9	16 615 940	-8.5	Réguliers - Intérieur
- International	1 830 590	7.2	25 009 485	3.2	- International
- Total	3 106 691	3.7	41 625 425	-1.8	- Total
Charter	315 635	-4.7	3 378 839	-2.8	Affrètements
Total	3 422 327	2.9	45 004 264	-1.9	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 063 199	3.8	63 673 170	-2.4	Réguliers
Charter	455 778	-7.1	4 281 176	-2.6	Affrètements
Total	5 518 978	2.8	67 954 347	-2.4	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	61.4	...	65.4	...	Réguliers %
Charter %	69.3	...	78.9	...	Affrètements %
Total %	62.0	...	66.2	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	37 889	13.7	418 010	6.8	Réguliers
Charter	180	-21.0	1 833	22.1	Affrètement
Total	38 070	13.5	419 844	6.9	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	134 130	18.2	1 457 989	9.9	Réguliers
Charter	562	-22.4	6 012	12.3	Affrètements
Total	134 692	18.0	1 464 001	9.9	Total
Hours Flown	62	3.3	746	-5.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	253 083	4.9	3 035 245	-3.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level I air carriers consist of Air BC, Air Canada, Canadian Airlines International Limited and Time Air.

In 1993, domestic passenger-kilometres operated by Canadian Level I air carriers dropped by 9% compared to 1992. However, these carriers reported an increase of 3% in their international passenger-kilometres.

After two years of growth (1992 and 1993), passenger-kilometres flown on international routes were only 4% below their 1990 level. However, domestic operations, which dropped drastically in 1991, have not changed much in the last two years, and were 10% below their 1990 level. Demand for the scheduled air services of Canadian air carriers peaked in the years 1989 and 1990.

Les transporteurs de niveau I comprennent Air BC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air.

En 1993, les passagers-kilomètres des services intérieurs exploités par les transporteurs canadiens ont diminué de 9% comparé à 1992. Toutefois, ces transporteurs de niveau I ont déclaré une hausse de 3% de leurs passagers-kilomètres des services internationaux.

Après deux années de croissance (1992 et 1993), les passagers-kilomètres réalisés sur des routes internationales étaient de 4% seulement au-dessous de leur niveau de 1990. Quant aux opérations des services intérieurs, qui avaient baissé considérablement en 1991, elles n'ont pas vraiment changé durant les deux dernières années, mais elles étaient 10% au-dessous de leur niveau de 1990. La demande pour les services réguliers des transporteurs aériens canadiens a atteint un sommet dans les années 1989 et 1990.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, October, November, December 1993 (Preliminary Data)

TABLÉAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre, novembre, décembre 1993 (données provisoires)

	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1993	1993/1992	1993	1993/1992	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					Octobre
Operating Revenue - Scheduled Services	448,895	4.7	4,423,296	0.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	12,216	0.1	160,865	-4.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	479,698	6.0	4,752,592	0.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	469,514	-1.8	4,765,075	-2.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,288	15.0	274,505	7.2	Total des intérêts versés
November					Novembre
Operating Revenue - Scheduled Services	374,557	5.9	4,797,853	1.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	12,647	-17.5	173,512	-5.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	400,760	4.6	5,153,352	1.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	468,383	6.7	5,233,458	-2.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,457	2.5	301,962	6.8	Total des intérêts versés
December					Décembre
Operating Revenue - Scheduled Services	415,222	11.6	5,213,075	1.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	20,101	-6.1	193,613	-5.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	448,666	10.2	5,602,018	1.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	506,054	7.7	5,739,512	-1.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,798	13.1	329,760	7.3	Total des intérêts versés

Level I air carriers reported that the operating loss dropped from \$322 million in 1992 to \$137 million in 1993. Although this is a substantial decrease, when interest expenses are included the loss becomes \$467 million. This loss (with interest expenses) has improved over the last two years, when it was reported as roughly \$630 million (please see figure 1.1).

Air carriers have reduced operating expenses with stringent cost controlling measures and by using newer, more fuel efficient aircraft. As a result, the operating loss has decreased markedly, but increased debt associated with fleet renewal has increased interest expenses. The value of operating performance minus interest expenses has not been a positive amount since 1987. Although there was a slight improvement in the fourth quarter of 1993, most of the year's improvement took place during the second and third quarters (please see Figure 1.2).

Les pertes d'exploitation rapportées par les transporteurs aériens de niveau I ont diminué de 322 millions\$ en 1992 à 137 millions\$ en 1993. Bien que ce soit une diminution substantielle, si les intérêts versés sont inclus, la perte se chiffre à 467 millions\$. Cette perte (avec les intérêts versés) s'est améliorée au cours des deux dernières années puisque lors de cette période, une perte de 630 millions\$ (voir figure 1.1) avait été rapportée.

Les transporteurs aériens ont réduit leurs dépenses d'exploitation avec de rigoureuses mesures de contrôle des coûts et en utilisant des aéronefs plus récents et consommant moins de carburant. Comme résultat, les pertes d'exploitation ont diminué de façon marquée, mais une dette accrue en raison du renouvellement de la flotte a fait augmenter les intérêts versés. La valeur du rendement d'exploitation moins les intérêts versés n'a pas représenté un montant positif depuis 1987. Bien qu'il y ait eu une légère amélioration durant le quatrième trimestre de 1993, la plupart des améliorations survenues au cours de l'année ont été réalisées durant les deuxième et troisième trimestres (voir figure 1.2).

Figure 1.1

Operating Performance minus
Interest Expenses, 1988 to 1993

Figure 1.1

Rendement d'exploitation moins les
intérêts versés, 1988 à 1993

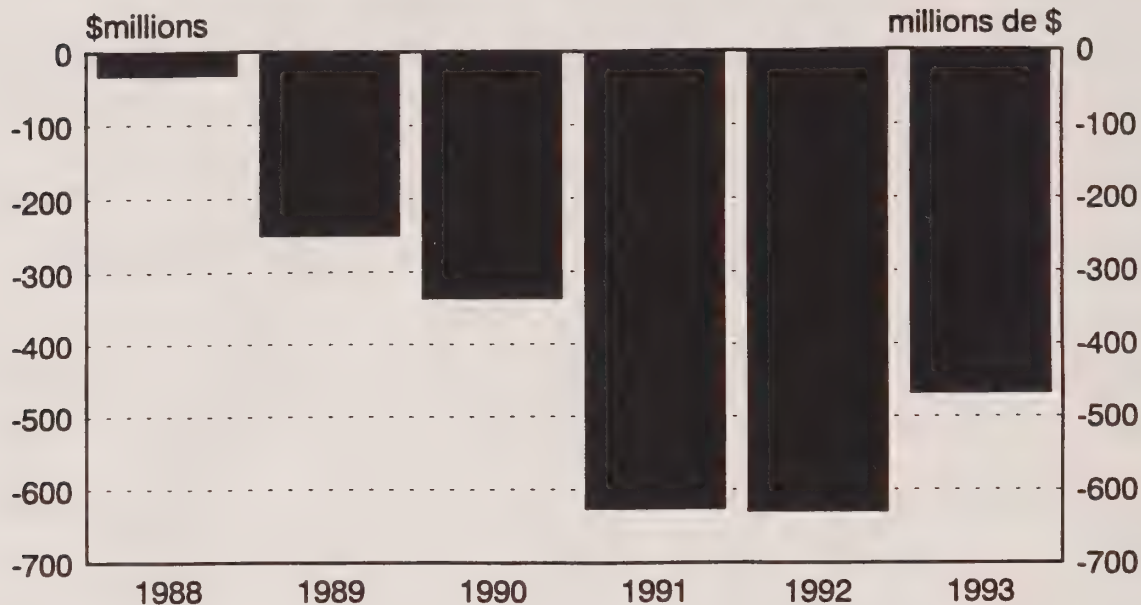
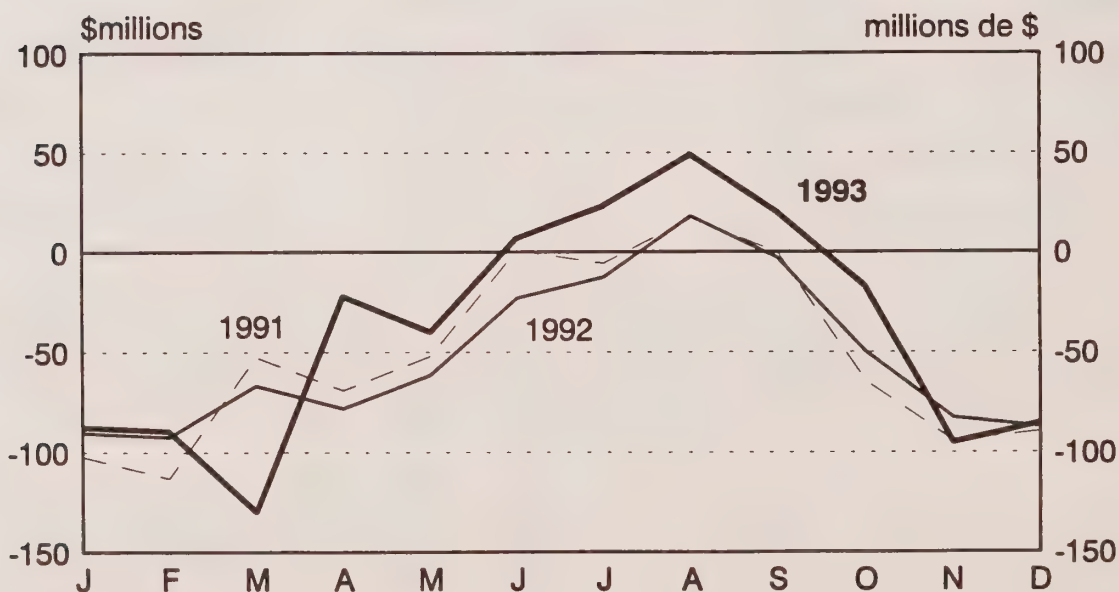


Figure 1.2

Operating Performance
minus Interest Expenses

Figure 1.2

Rendement d'exploitation moins
les intérêts versés



For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, August 1993 (Preliminary Data)

Rank Airports - Transport Canada Towers
Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

TABEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports
avec tour de contrôle de Transports Canada, août 1993 (données
provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August	Change	Year-to-date	Change
		1993	August 1993/1992	1993	Year-to-date 1993/1992
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Variation	Cumulatif	Variation
			Août		cumulative
			%		%
1.	Vancouver Int'l. BC-CB	29,288	2.1	195,853	-1.2
2.	Lester B. Pearson Int'l. ONT	26,467	-8.0	205,167	-7.5
3.	St. Hubert QUE-Qc	18,044	12.5	119,925	-4.8
4.	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,191	0.8	136,246	3.5
5.	Victoria Int'l. BC-CB	16,629	-7.3	115,925	-15.9
6.	St. Honoré QUE-Qc	16,394	30.6	77,062	18.7
7.	Boundary Bay BC-CB	16,350	-22.5	116,852	-25.2
8.	Montréal/Dorval QUE-Qc	16,251	-1.6	124,451	-5.4
9.	Abbotsford BC-CB	15,660	-0.6	96,303	-23.0
10.	Toronto/Buttonville ONT	14,463	26.5	101,477	1.3
11.	Québec QUE-Qc	14,383	39.9	91,418	12.0
12.	Ottawa Int'l. ONT	12,590	6.4	99,226	-6.1
13.	Hamilton City ONT	12,070	32.9	78,351	11.1
14.	Winnipeg MAN	12,034	-4.3	93,010	-3.6
15.	Toronto Island ONT	11,259	5.1	69,134	-0.6
16.	Halifax Int'l. NS-NE	11,151	13.5	73,113	-3.8
17.	Edmonton Mun. ATA-ALB	10,374	0.8	78,151	-5.8
18.	London ONT	9,912	3.0	65,221	-10.2
19.	St. Andrews MAN	9,105	21.8	59,738	-5.1
20.	Pitt Meadows BC-CB	8,859	-9.0	58,935	-17.1
21.	Springbank ALTA-ALB	8,651	-9.2	71,426	-12.9
22.	Saskatoon SASK	8,115	-2.4	56,536	-17.8
23.	Villeneuve ALTA-ALB	7,016	6.2	60,158	5.6
24.	Yellowknife NWT-TNO	7,012	13.4	51,192	23.8
25.	Thunder Bay ONT	6,603	-8.7	59,792	-21.7
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		335,871	2.8	2,354,662	-6.5
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		476,419	-0.6	3,386,502	-8.1

In August 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 0.6% from August 1992. Itinerant movements decreased by 0.3% to 324,314 while local movements decreased by 1.4% to 152,105 compared to the same month in 1992.

In the first eight months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.1% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 5.4% to 2,248,274 while local movements decreased by 12.9% to 1,138,228.

The largest percentage increase in August was 39.9% at Québec, Que.. The largest decrease was 45.0% at Baie Comeau, Que., where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois d'août 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 0,6% par rapport au mois d'août 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 324 314 soit une diminution de 0,3% par rapport au mois d'août 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 1,4% pour s'établir à 152 105.

Au cours des huit premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,1% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 248 274 soit une diminution de 5,4% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 12,9% pour s'établir à 1 138 228.

En août, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Québec, Qc, (39,9%) . La plus forte diminution a été enregistrée à Baie Comeau, Qc., soit 45,0%, où le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Change 1993/1992 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	73 524	81 392	10.7
2	Vancouver International BC-CB	34 309	38 775	13.0
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-Qc	21 233	19,170	-9.7
4	Calgary International ALTA-ALB	9 613	10 578	10.0
5	Winnipeg International MAN	7 447	7 737	3.9
6	Montréal/Dorval Intl QUE-Qc	6 729	6 850	1.8
7	Halifax International NS-NÉ	5 283	4 920	-6.9
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 627	4 716	1.9
9	Ottawa International ONT	1 826	1 553	-15.0
10	St. John's NFLD-TN	1 031	1 203	16.7
11	Moncton NB	887	1 123	26.6
12	Hamilton ONT	-	643	100.0
13	Yellowknife NWT-TNO	582	483	-17.0
14	Iqaluit NWT-TNO	480	372	-22.5
15	Goose Bay NFLD-TN	471	249	-47.1
16	Norman Wells NWT-TNO	273	231	-15.4
17	Resolute Bay NWT-TNO	206	227	10.2
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	155	224	44.5
19	Kuujuuaq QUE-Qc	219	210	-4.1
20	Whitehorse YT-TY	232	208	-10.3
21	Saskatoon SASK	186	207	11.3
22	Regina SASK	187	203	8.6
23	Inuvik NWT-TNO	163	170	4.3
24	Thunder Bay ONT	169	165	-2.4
25	Prince George BC-CB	57	144	152.6
26	Kuujuuarapik QUE-Qc	148	142	-4.1
27	Wabush NFLD-TN	87	121	39.1
28	Nanisivik NWT-TNO	137	110	-19.7
29	Cambridge Bay ONT	114	98	-14.0
30	La Grande QUE-Qc	102	93	-8.8
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		170 477	182 317	6.9
Total Canada		171 356	182 961	6.8

Preliminary third quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 6.8% from the same quarter of the previous year.

Other international sector cargo traffic had the largest gain increasing by 11.7% (6 591 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by 25.3% and Vancouver International also showed strong growth with an increase of 15.8%. On the other hand, other international cargo at Mirabel declined by 9.4%.

Domestic and transborder segments also showed growth over the comparison period increasing by 3.6% (3 205 tonnes) and 7.1% (1 809 tonnes) respectively. Vancouver had a healthy gain on domestic sector volume with an increase of 16.2%.

A new Hamilton-Winnipeg-Calgary cargo service by CAIL was introduced during the second quarter of 1993.

Overall, bellyhold cargo accounted for 80.3% of the total volume. However, cargo flights accounted for 36.7% of the total increase over the comparison period.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Troisième trimestre 1993 (données provisoires)

Rank 1993 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Change 1993/1992 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ONT	73 524	81 392	10.7
2	Vancouver International BC-CB	34 309	38 775	13.0
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-Qc	21 233	19,170	-9.7
4	Calgary International ALTA-ALB	9 613	10 578	10.0
5	Winnipeg International MAN	7 447	7 737	3.9
6	Montréal/Dorval Intl QUE-Qc	6 729	6 850	1.8
7	Halifax International NS-NÉ	5 283	4 920	-6.9
8	Edmonton International ALTA-ALB	4 627	4 716	1.9
9	Ottawa International ONT	1 826	1 553	-15.0
10	St. John's NFLD-TN	1 031	1 203	16.7
11	Moncton NB	887	1 123	26.6
12	Hamilton ONT	-	643	100.0
13	Yellowknife NWT-TNO	582	483	-17.0
14	Iqaluit NWT-TNO	480	372	-22.5
15	Goose Bay NFLD-TN	471	249	-47.1
16	Norman Wells NWT-TNO	273	231	-15.4
17	Resolute Bay NWT-TNO	206	227	10.2
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	155	224	44.5
19	Kuujuuaq QUE-Qc	219	210	-4.1
20	Whitehorse YT-TY	232	208	-10.3
21	Saskatoon SASK	186	207	11.3
22	Regina SASK	187	203	8.6
23	Inuvik NWT-TNO	163	170	4.3
24	Thunder Bay ONT	169	165	-2.4
25	Prince George BC-CB	57	144	152.6
26	Kuujuuarapik QUE-Qc	148	142	-4.1
27	Wabush NFLD-TN	87	121	39.1
28	Nanisivik NWT-TNO	137	110	-19.7
29	Cambridge Bay ONT	114	98	-14.0
30	La Grande QUE-Qc	102	93	-8.8
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		170 477	182 317	6.9
Total Canada		171 356	182 961	6.8

Selon les données provisoires du troisième trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 6,8% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Le trafic de marchandises du secteur autres internationaux a obtenu la plus forte hausse en augmentant de 11,7% (6 591 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a monté de 25,3% et à l'aéroport International de Vancouver, il a également démontré une forte croissance avec une augmentation de 15,8%. Cependant, à Mirabel, le volume de marchandises du secteur autres internationaux a diminué de 9,4%.

Les segments intérieur et transfrontalier ont également présenté des hausses, par rapport à la période de comparaison, en augmentant de 3,6% (3 205 tonnes) et de 7,1% (1 809 tonnes), respectivement. Vancouver a présenté une bonne croissance dans le secteur intérieur avec une augmentation de 16,2%.

LACI a introduit un nouveau service de marchandises entre Hamilton - Winnipeg - Calgary durant le deuxième trimestre de 1993.

Dans l'ensemble, les marchandises de soute ont compté pour 80,3% du volume total. Cependant, les vols de marchandises ont compté pour 36,7% de l'augmentation totale par rapport à la période de comparaison.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Third Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Passengers Change 1993/1992 Variation Passagers
		%		%	%
Air Transat	33,958	14.6	38,553	12.6	13.5
Bradley Air Service Ltd	26,002	11.2	8,695	2.9	-66.6
Canada 3000 Airlines Ltd	123,043	53.0	205,909	67.4	67.3
CAIL/LACI	209	0.1	188	0.1	-10.0
Nationair (1)	28,317	12.2	-	...	...
Royal Airlines	20,705	8.9	52,073	17.0	151.5
Others/Autres	-	...	-	...	...
Total	232,234	100.0	305,503	100.0	31.5

(1) Nationair suspended its operations at the end of March 1993.

CHARTER FLIGHTS

DOMESTIC

During the third quarter of 1993, domestic charter traffic showed an increase of 31.5% compared to the same period in 1992.

The strongest growth, in passenger terms, was registered by Canada 3000 Airlines Ltd. which carried 205,909 passengers in the third quarter of 1993, compared to 123,043 in the third quarter of 1992, an increase of 67.3%. Royal Airlines recorded the strongest increase, in percentage terms (151.5%), with 52,073 passengers in 1993 compared to 20,705 passengers in 1992.

With respect to domestic charter market shares, Canada 3000 Airlines Ltd. still held the largest market share with 67.4%. Royal Airlines and Air Transat held the second and third place with market shares of 17.0% and 12.6%, respectively. During the third quarter of 1993, the market share of Canada 3000 Airlines Ltd. showed an increase of 14.4 percentage points compared to the same period in 1992. Royal Airlines's domestic market share showed an increase of 8.1 percentage points, while Air Transat decreased by 2.0 percentage points.

TABLE 6.

International Charter Operations - Market Shares by Canadian Air Carrier, Third Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.-U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%							
Air Canada	6.0	6.2	5.0	5.4	-	1.0	11.7	11.0
Air Transat	29.2	44.4	35.7	63.1	34.4	31.2	10.6	18.4
Bradley Air Services Ltd.	1.2	0.6	-	0.1	5.1	2.9	1.6	0.1
Canada 3000 Airlines Ltd.	14.1	21.2	17.8	22.9	4.6	18.2	10.4	19.8
CAIL/LACI	13.3	13.9	-	-	20.1	17.8	41.7	36.5
Nationair	32.3	-	41.5	-	33.5	-	9.5	-
Royal Airlines	2.1	13.0	-	8.5	2.3	28.9	7.0	11.5
Others/Autres	1.8	0.7	-	-	-	-	7.5	2.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

TABLEAU 5.

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Troisièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

(1) Nationair a suspendu ses opérations à la fin du mois de mars 1993.

VOLS NOLISÉS

INTÉRIEUR

Durant le troisième trimestre de 1993, le trafic intérieur de passagers voyageant sur des vols nolisés a présenté une augmentation de 31,5% par rapport à la même période en 1992.

La plus forte croissance, en termes de passager, a été enregistrée par Canada 3000 Airlines Ltd. qui a transporté 205 909 passagers nolisés au troisième trimestre de 1993 comparativement à 123 043 passagers nolisés lors du troisième trimestre de 1992, soit une augmentation de 67,3%. Royal Airlines a connu la plus forte hausse, en termes de pourcentage, soit 151,5%, pour atteindre 52 073 passagers en 1993 comparativement à 20 705 passagers en 1992.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec 67,4% du marché. Royal Airlines et Air Transat occupaient les deuxième et troisième places avec des parts de marché de 17,0% et de 12,6%, respectivement. Au troisième trimestre de 1993, la part de marché du secteur intérieur de Canada 3000 Airlines Ltd. a augmenté de 14,4 points de pourcentage comparativement à la même période en 1992. Dans le même ordre d'idée, la part de marché de Royal Airlines a augmenté de 8,1 points de pourcentage tandis que celle de Air Transat a présenté une baisse de 2,0 points de pourcentage.

TABLEAU 6.

Opérations internationales d'affrètement - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Troisièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

INTERNATIONAL

The largest market share, in the international sector during the third quarter of 1993, was held by Air Transat with 311,592 passengers representing 44.4%. This was an increase of 15.2 percentage points compared to the same period in 1992. Air Transat held the largest shares of the European (63.1%) and Southern (31.2%) markets, with 234,099 and 39,227 charter passengers, respectively.

Canada 3000 Airlines Ltd. was the second largest carrier in terms of international market share, with 148,528 passengers, a market share of 21.2%. Canada 3000 Airlines Ltd. held also the second largest shares in the European and United States markets with percentages of 22.9% and 19.8%, respectively with 85,186 and 40,475 passengers.

The third largest international charter carrier was Canadian Airlines Int'l Ltd. (CAIL) with 13.9% of the market, or 97,307 passengers. The United States with 74,814 passengers, and the South with 22,493 passengers, were the major markets for CAIL. In these regions, CAIL had market shares of 36.5% and 17.8%, respectively.

TABLE 7.

International Charter Passengers, by Region, Canadian and Foreign Air Carriers. Third Quarters 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	Third Quarter 1991 Troisième trimestre	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Change 1992/1991 Variation	Change 1993/1992 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	1,094	645	...	-41.0	Afrique
Asia	-	1,295	1,868	...	44.2	Asie
Europe	542,625	627,848	480,151	15.7	-23.5	Europe
Southern	159,151	160,024	140,748	0.5	-12.0	Sud
United States	268,211	260,375	235,836	-2.9	-9.4	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	802,084	866,228	702,091	8.0	-18.9	Total transporteur canadiens
Total Foreign Air Carriers	167,903	184,408	157,157	9.8	-14.8	Total transporteurs étrangers
Grand Total	969,987	1,050,636	859,248	8.3	-18.2	Grand Total

During the third quarter of 1993, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 18.2% compared to the same period in 1992. All regions showed decreases, except Asia, which obtained 573 additional passengers in comparison to the third quarter of 1992.

EUROPE

Europe was the most popular region with 480,151 passengers during the third quarter of 1993. However, it was the European charter market that experienced the largest decline compared to the other two main regions (United States and South) with 147,697 fewer passengers. France and the United Kingdom, the two major charter markets in Europe, together accounted for 58.3% of the total European market in the third quarter of 1993. France and the

INTERNATIONAL

La plus importante part de marché, au cours du troisième trimestre de 1993 dans le secteur international, était détenue par le transporteur Air Transat avec 311 592 passagers, soit 44,4% ce qui a représenté une augmentation de 15,2 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. Air Transat détenait également les parts les plus importantes pour les marchés européen (63,1%) et du Sud (31,2%), avec respectivement 234 099 et 39 227 passagers nolisés.

La deuxième position, pour l'importance des parts de marché internationales était occupée par Canada 3000 Airlines Ltd. avec 148 528 passagers, représentant une part de 21,2%. Canada 3000 Airlines Ltd. détenait également les secondes parts de marché les plus importantes pour les régions de l'Europe et des États-Unis avec des pourcentages respectifs de 22,9% et 19,8%, représentant 85 186 et 40 475 passagers.

Le troisième transporteur d'affrètement dans le secteur international était les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) avec une part de 13,9%, soit 97 307 passagers. Les États-Unis avec 74 814 passagers et le Sud avec 22 493 passagers étaient les principaux marchés de LACI. Dans ces régions, LACI détenait des parts de marché de 36,5% et 17,8%, respectivement.

TABEAU 7.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, transporteurs canadiens et étrangers. Troisièmes trimestres 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

Lors du troisième trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 18,2% comparativement à la même période en 1992. Toutes les régions ont présenté des diminutions, sauf l'Asie qui a recueilli 573 passagers de plus en comparaison au troisième trimestre de 1992.

EUROPE

Au cours du troisième trimestre de 1993, l'Europe était la région la plus populaire avec 480 151 passagers. Cependant, c'est le marché d'affrètement européen qui a enregistré la plus forte baisse comparativement aux deux autres principales régions (États-Unis et Sud), avec 147 697 passagers de moins. La France et le Royaume-Uni, les deux principaux marchés d'affrètement de l'Europe, ont compté ensemble pour 58,3% du marché européen total au cours du troisième trimestre de

United Kingdom registered 183,274 and 96,423 charter passengers, respectively; these totals were 1.9% and 53.9% less than the corresponding third quarter 1992 figures. During the third quarter of 1993, only a few countries in the European market registered increases. There were: Poland, up to 10.7% to 18,515 passengers, Switzerland, up 3.6% to 4,388 passengers and Portugal, up 0.5% to 24,511 passengers.

UNITED STATES

In the United States region, the number of passengers dropped 9.4% from the third quarter 1992 figure; this was a continuation of a downward trend (during third quarter) that began in 1990. Florida, the largest charter market in the United States with 120,234 visitors, reported a 11.2% decrease from the third quarter of 1992. The majority of charter markets in the United States registered decreases: Nevada, down 11.7% to 69,509 passengers and Other U.S. down 24.3% to 30,990 passengers.

SOUTH

During the third quarter of 1993, the Southern region recorded a decrease of 12.0% in comparison to the third quarter of 1992. Its three major markets: Cuba, Dominican Republic and Mexico, showed decreases: Dominican Republic, down 36.2% to 28,344 passengers, Cuba, down 21.3% to 25,403 passengers and finally, Mexico, down 3.1% to 29,412 passengers.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

de 1993. La France et le Royaume-Uni ont enregistré 183 274 et 96 423 passagers d'affrètement, respectivement. Ces totaux étaient en baisse de 1,9 et 53,9% par rapport au troisième trimestre de 1992. Très peu de pays ont enregistré des augmentations au cours du troisième trimestre de 1993 pour la région de l'Europe. La Pologne a connu une hausse de 10,7% pour atteindre 18 515 passagers, la Suisse, une hausse de 3,6% pour atteindre 4 388 passagers et le Portugal, une hausse de 0,5% pour se chiffrer à 24 511 passagers.

ÉTATS-UNIS

Dans la région des États-Unis, le nombre de passagers a chuté de 9,4% par rapport au troisième trimestre de 1992. Ceci est un prolongement de la tendance à la baisse (durant un troisième trimestre) qui a débuté en 1990. La Floride, le plus gros marché d'affrètement aux États-Unis avec 120 234 visiteurs, a connu une baisse de 11,2% par rapport au troisième trimestre de 1992. La majorité des autres marchés d'affrètement des États-Unis ont enregistré des diminutions, tels que: le Nevada qui a connu une diminution de 11,7% pour atteindre 69 509 passagers et Autres É.-U. qui a connu une baisse de 24,3% pour se chiffrer à 30 990 passagers.

SUD

Durant le troisième trimestre de 1993, la région du Sud a connu une baisse de 12,0% en comparaison au troisième trimestre de 1992. Ses trois principaux marchés, Cuba, la République dominicaine et le Mexique, ont tous enregistré une baisse. La République dominicaine a connu une baisse de 36,2% pour se chiffrer à 28 344 passagers, Cuba, une baisse de 21,3% pour s'établir à 25 403 passagers et finalement le Mexique, une baisse de 3,1% pour se chiffrer à 29 412 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Service aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 4

Vol. 26, N° 4

HIGHLIGHTS

- For the last two months, (December 1993 and January 1994) domestic passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. were quite stable in comparison to the same months of the previous year. This was notably different from most of the months of 1993, when domestic passenger-kilometres were roughly 10% below their 1992 levels.
Available on CANSIM: Matrix 385
- Preliminary third quarter 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 2% from the previous year.
- The number of domestic scheduled origin and destination passengers carried during the first two quarters of 1993 has decreased by 11% in comparison to the same period in 1992. Part of the decrease in the number of scheduled passengers has been offset by an increase in the number of charter passengers.
- Preliminary estimates from Level I and two Level II air carriers showed that the proportion of discount passengers carried on domestic scheduled services decreased in the first half of 1993, relative to the first half of 1992, while the average domestic air fare increased over the same period.
- The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness increased by 6% to 17,354 in 1992.

Recent release

- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, January-March 1993 (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1994.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Le nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs déclarés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée au cours des deux derniers mois (décembre 1993 et janvier 1994) est assez stable par rapport aux mêmes mois de l'année précédente. Cette situation diffère grandement de celle qui a été observée au cours de la plupart des mois de 1993, alors que le nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs était d'environ 10% au-dessous de leur niveau de 1992.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Les données provisoires du troisième trimestre de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 2% par rapport à l'année précédente.
- Le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers intérieurs, selon l'origine et la destination, durant les deux premiers trimestres de 1993, a diminué de 11% en comparaison à la même période en 1992. La diminution du nombre de passagers réguliers a été contrebalancée en partie par une augmentation du nombre de passagers d'affrètement.
- Selon les données provisoires fournies par les transporteurs aériens de niveau I, et deux transporteurs aériens de niveau II, la proportion des passagers des vols réguliers intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit au cours des six premiers mois de 1993 a diminué par rapport à la même période en 1992, alors que le tarif moyen intérieur a augmenté au cours de la même période.
- Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité a atteint 17 354 en 1992, soit une hausse de 6%.

Mise en circulation récente

- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Janvier-mars 1993 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1994.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
January 1994 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, janvier 1994 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	January 1994 Janvier	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	770	-2.3	770	-2.3	Réguliers - Intérieur
- International	498	-0.2	498	-0.2	- International
- Total	1,268	-1.5	1,268	-1.5	- Total
Charter	191	-6.4	191	-6.4	Affrètements
Total	1,459	-2.1	1,459	-2.1	Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 069 130	-1.0	1 069 130	-1.0	Réguliers - Intérieur
- International	1 857 868	1.5	1 857 868	1.5	- International
- Total	2 926 999	0.6	2 926 999	0.6	- Total
Charter	482 035	-2.6	482 035	-2.6	Affrètements
Total	3 409 034	0.1	3 409 034	0.1	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 824 316	1.3	4 824 316	1.3	Réguliers
Charter	625 022	-0.3	625 022	-0.3	Affrètements
Total	5 449 338	1.1	5 449 338	1.1	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.7	...	60.7	...	Réguliers %
Charter %	77.1	...	77.1	...	Affrètements %
Total %	62.6	...	62.6	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	30 642	8.2	30 642	8.2	Réguliers
Charter	134	-22.9	134	-22.9	Affrètements
Total	30 777	8.0	30 777	8.0	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	113 042	15.8	113 042	15.8	Réguliers
Charter	421	-24.7	421	-24.7	Affrètements
Total	113 464	15.6	113 464	15.6	Total
Hours Flown	52	-	52	-	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	244 232	3.7	244 232	3.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

For the last two months, (December 1993 and January 1994) domestic passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. were quite stable in comparison to the same months of the previous year. This was notably different from most of the months of 1993, when domestic passenger-kilometres were roughly 10% below their 1992 levels.

Le nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs déclarés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée au cours des deux derniers mois (décembre 1993 et janvier 1994) est assez stable par rapport aux mêmes mois de l'année précédente. Cette situation diffère grandement de celle qui a été observée au cours de la plupart des mois de 1993, alors que le nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs était d'environ 10% au-dessous de leur niveau de 1992.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

TABLEAU 2.

Table 2. Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, October 1993 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, octobre 1993 (données provisoires)

Aircraft - Airports - Transport Canada Towers	October	Change	Year-to-date	Change
	1993	October 1993/1992 Variation	1993	Year-to-date 1993/1992 Variation cumulative
Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Octobre	Cumulatif	
		%		%
Lester B. Pearson Int'l. ON	26,061	-5.8	256,855	-7.4
Vancouver Int'l. BC	23,260	-2.1	245,369	-0.8
Calgary Int'l. AB	17,449	6.1	170,909	-1.8
St. Hubert QC	17,037	9.1	153,182	-3.8
Montreal/Dorval QC	16,842	-1.9	157,947	-4.7
Victoria Int'l. BC	12,502	-2.3	143,166	-13.0
Québec QC	12,355	-2.0	115,601	9.0
Ottawa Int'l. ON	12,313	-28.0	123,757	-9.9
Winnipeg MB	12,003	1.3	117,188	-2.5
Boundary Bay BC	11,360	-14.5	143,795	-23.2
Toronto/Buttonville ON	10,612	-22.5	123,127	-3.4
Thunder Bay ON	10,605	-10.7	77,583	-19.9
Halifax Int'l. NS	9,964	1.5	92,818	-3.2
Edmonton Mun. AB	9,956	0.2	98,304	-4.2
Abbotsford BC	9,696	-31.4	118,784	-21.2
Springbank AB	9,132	-13.5	91,721	-11.6
Hamilton City ON	8,892	-7.8	97,182	8.6
London ON	8,573	-11.5	82,643	-10.0
St. Honoré QC	8,113	-17.6	100,823	14.5
Toronto Island ON	8,046	-14.6	85,826	-5.0
Oshawa ON	7,653	2.8	63,816	-10.8
Saskatoon SK	7,417	-3.3	70,699	-16.0
North Bay ON	7,215	8.6	63,584	-15.7
Villeneuve AB	7,003	30.5	72,877	8.4
Windsor ON	6,532	6.4	53,553	-15.2
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	290,591	-6.3	2,921,109	-6.9
Total - Transport Canada Towers (56)/	420,122	-5.7	4,249,620	-7.3
Total - Tours de Transports Canada (56)				

In October 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 5.7% from October 1992. Itinerant movements decreased by 2.2% to 276,262 while local movements increased by 11.8% to 143,860 compared to the same month in 1992.

Au cours du mois d'octobre les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 5,7% par rapport au mois d'octobre 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 276 262 soit une diminution de 2,2% par rapport au mois d'octobre 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 11,8% pour s'établir à 143 860.

In the first ten months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.3% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 4.6% to 2,819,464 while local movements decreased by 12.4% to 1,430,156.

Au cours des dix premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7,3% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 819 464 soit une diminution de 4,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 12,4% pour s'établir à 1 430 156.

The largest percentage increase in October was 59.2% at Yellowknife, NT. The largest decrease was 41.5% at Sault Ste. Marie, ONT., where both itinerant and local traffic showed declines.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Yellowknife, TNO, (59,2%) . La plus forte diminution a été enregistrée à Sault Ste. Marie, ONT., soit 41,5%, où le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1993 (Preliminary Data)

TABEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, selon le genre de service, troisième trimestre 1993 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change in Total Third Quarter 1993/1992
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation du total troisième trimestre 1993
1	Lester B. Pearson International ONT	4,449,619	310,021	684,155	5,443,795	0
2	Vancouver International BC-CB	2,175,473	554,061	207,231	2,936,765	2
3	Montréal/Dorval Intl QUE-Qc	1,091,864	259,604	78,066	1,429,534	-1
4	Calgary International ALTA-ALB	1,064,711	233,538	83,370	1,381,619	3
5	Halifax International, NS-NÉ	361,059	293,205	29,774	684,038	-3
6	Montréal/Mirabel Intl QUE-Qc	449,469	5,336	222,486	677,291	-13
7	Winnipeg International MAN	447,617	81,988	36,142	565,747	-1
8	Ottawa International ONT	437,497	104,889	15,541	557,927	-10
9	Edmonton International ALTA-ALB	363,459	26,994	38,313	428,766	-16
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	98,165	149,474	35	247,674	30
11	St. John's NFLD-TN	83,690	80,216	17,098	181,004	-3
12	Victoria International BC-CB	17,821	155,721	6,976	180,518	-2
13	Québec QUE-Qc	29,262	89,599	29,890	148,751	-6
14	Saskatoon, SASK	64,289	58,599	1,900	124,788	-12
15	Regina SASK	82,783	37,968	2,057	122,808	-10
16	Thunder Bay ONT	62,677	49,235	5	111,917	-9
17	Kelowna BC-CB	-	65,273	-	65,273	-8
18	Charlottetown PEI-ÎPÉ	10,808	50,113	3,644	64,565	-7
19	London ONT	-	62,151	-	62,151	-0
20	Moncton NB	17,791	39,119	-	56,910	-5
21	Yellowknife NWT-TNO	18,051	35,362	-	53,413	-5
22	Prince George BC-CB	28,223	25,137	-	53,360	0
23	Fredericton NB	18,228	29,902	4	48,134	-18
24	Saint John NB	16,132	31,687	-	47,819	-11
25	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	43,408	-	43,408	0
26	Sudbury ONT	-	42,869	-	42,869	-7
27	Deer Lake NFLD-TN	4,511	37,089	-	41,600	-5
28	Windsor ONT	-	41,128	274	41,402	4
29	Sydney NS-NÉ	-	41,195	-	41,195	0
30	Toronto Island ONT	-	39,039	102	39,141	-0
31	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	37,716	-	37,716	6
32	Sault Ste. Marie ONT	-	37,404	-	37,404	-5
33	Whitehorse YT-TY	32,377	3,366	-	35,743	-15
34	Timmins ONT	-	32,103	-	32,103	-11
35	Prince Rupert BC-CB	8,169	21,591	-	29,760	-0
36	Gander International NFLD-TN	386	25,042	2,409	27,837	-10
37	Nanaimo BC-CB	-	26,865	-	26,865	1
38	Kamloops BC-CB	253	25,236	-	25,489	3
39	Sept-Îles QUE-Qc	-	25,381	-	25,381	-10
40	Thompson MAN	9,186	16,015	-	25,201	-0
41	Goose Bay NFLD-TN	5,515	15,063	1,673	22,251	-10
42	Terrace BC-CB	8,705	13,494	-	22,199	-3
43	Campbell River BC-CB	-	20,750	-	20,750	-0
44	Cranbrook BC-CB	-	19,622	-	19,622	2
45	Castlegar BC-CB	-	19,515	-	19,515	-13
46	Iqaluit NWT-TNO	4,920	13,142	165	18,227	-12
47	Penticton BC-CB	-	17,947	-	17,947	-6
48	Fort St John BC-CB	-	17,648	-	17,648	-2
49	Grande Prairie ALTA-ALB	-	16,914	-	16,914	-7
50	Sioux Lookout ONT	-	16,509	-	16,509	10
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		11,462,710	3,495,243	1,461,310	16,419,263	-1
Total Canada		11,512,163	4,117,929	1,470,256	17,100,348	-1

LE 4.

TABLEAU 4.

Planned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - Third Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Troisièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires)

Sector/ Genre de service	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Change Third Quarter 1993/1992 Variation troisième trimestre	
			%	
Domestic	11,459,986	10,950,626	-4.4	Intérieur
Transborder	3,360,226	3,540,189	5.4	Transfrontalier
Other International	2,602,467	2,609,533	0.3	Autre international
For Scheduled Services	11,761,310	11,512,163	-2.1	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	4,146,265	4,117,929	-0.7	et locaux
Charter Services	1,515,104	1,470,256	-3.0	Principaux services d'affrètement

Preliminary third quarter 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 1.9% from the previous year. The overall decline was attributed by a 4.4% drop in domestic traffic. Only 12 of the top 50 airports saw an increase in traffic over the comparison period.

Les données provisoires du troisième trimestre de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 1,9% par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la baisse de trafic est attribuable à une diminution de 4,4% dans le trafic intérieur. Parmi les 50 premiers aéroports, 12 seulement ont enregistré une augmentation de trafic pour la période de comparaison.

Total enplaned/deplaned passenger volume on major scheduled services declined by 2.1%. This was due to a 8.8% drop in domestic traffic. Transborder and other international traffic increased by 7.0% and 2.9% respectively.

Le volume total des passagers embarqués et débarqués voyageant sur les principaux services réguliers a baissé de 2,1%. Cette baisse est attribuable à une diminution de 8,8% du trafic intérieur. Le trafic transfrontalier et le trafic autre international ont augmenté de 7,0% et 10,4% respectivement.

Overall capacity on major scheduled services declined by 8.1%. As a result of this, the average departing load factor increased 3.3 percentage points to 64.9%. The largest drop in capacity occurred on the domestic sector where available seats declined by 12.3%. Transborder sector capacity was also cut back with 2.5% fewer seats. On the other hand, other international sector capacity increased by 2.9%.

La capacité globale sur les principaux services réguliers a diminué de 8,1%. Conséquemment, la moyenne du coefficient de remplissage, au départ, s'est accrue de 3,3 points de pourcentage pour atteindre 64,9%. La plus importante baisse sur le plan de la capacité a eu lieu dans le secteur intérieur où les sièges disponibles ont diminué de 12,3%. Une forte diminution à ce chapitre a également eu lieu dans le secteur transfrontalier, soit une baisse de 2,5%. D'autre part, la capacité du secteur autre international a augmenté de 2,9%.

Traffic on regional and local scheduled services declined by 2.1%. For type of service, domestic volume was down 1.0% while transborder volume was up by 3.0%.

Le trafic sur les services réguliers régionaux et locaux a baissé de 2,1%. Pour ce genre de service, le trafic intérieur a diminué de 1,0% tandis que le volume transfrontalier s'est accru de 3,0%.

Traffic on major charter services decreased by 3.0%. Transborder charter traffic was down by 8.6% while other international declined by 3.0%. However, domestic charter traffic continued its strong growth with a 39% increase. Domestic charter volume has quadrupled since 1989.

Le trafic sur les principaux services d'affrètement a diminué de 3,0%. Pour ce genre de service, le trafic transfrontalier a baissé de 8,6% alors qu'une baisse de 24,0% est survenue dans le secteur autre international. Toutefois, le volume de trafic intérieur a maintenu une importante augmentation avec une hausse de 31,9%. Le trafic intérieur sur les services d'affrètement a quadruplé depuis 1989.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Second Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993	City-Pair -	Second Quarter 1992	Second Quarter 1993	Jan-June 1992	Jan-June 1993	Change Jan-June 1993/1992
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
No.-Nbre						%
1	Montréal - Toronto	297,670	287,200	571,420	561,290	-1.8
2	Ottawa - Toronto	183,560	165,240	350,920	320,860	-8.6
3	Toronto - Vancouver	177,600	138,050	300,450	242,800	-19.2
4	Calgary - Vancouver	104,760	88,340	191,890	162,580	-15.3
5	Calgary - Toronto	95,230	85,990	165,500	147,100	-11.1
6	Edmonton - Vancouver	83,330	78,420	141,380	136,070	-3.8
7	Toronto - Winnipeg	84,480	69,640	140,590	116,550	-17.1
8	Halifax - Toronto	76,120	68,240	129,420	116,980	-9.6
9	Calgary - Edmonton	65,010	65,860	126,290	135,220	7.1
10	Edmonton - Toronto	64,610	57,130	107,690	95,300	-11.5
11	Thunder Bay - Toronto	49,770	43,100	92,400	79,000	-14.5
12	Ottawa - Vancouver	44,390	37,060	72,130	65,700	-8.9
13	Montréal - Vancouver	52,620	36,770	89,350	67,510	-24.4
14	Vancouver - Victoria	38,890	35,420	68,510	64,740	-5.5
15	Vancouver - Winnipeg	43,370	31,410	75,120	55,860	-25.6
16	Prince George - Vancouver	29,140	28,780	54,760	57,530	5.1
17	Calgary - Winnipeg	32,940	27,510	57,930	52,560	-9.3
18	St. John's - Toronto	32,600	27,100	50,830	41,470	-18.4
19	Halifax - Ottawa	30,870	26,660	51,440	46,260	-10.1
20	Ottawa - Winnipeg	28,930	26,250	47,200	44,990	-4.7
21	Calgary - Montréal	26,820	25,070	43,650	41,930	-3.9
22	Halifax - Montréal	30,970	22,580	54,860	42,140	-23.2
23	Regina - Toronto	25,700	22,230	42,830	36,660	-14.4
24	Calgary - Ottawa	24,650	22,120	40,030	37,070	-7.4
25	Québec - Toronto	22,330	21,060	41,570	39,750	-4.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,750,820	1,537,230	3,108,160	2,807,920	-9.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,206,780	2,735,640	5,661,310	5,043,420	-10.9

The number of domestic scheduled origin and destination passengers carried during the first two quarters of 1993 has decreased in comparison to the same period in 1992 for all but two of the top 25 city-pairs.

Part of the decrease in the number of scheduled passengers has been offset by an increase in the number of charter passengers. For example, Table 4 shows that the number of scheduled passengers travelling between Toronto and Vancouver decreased by 19.2% from 300,450 in the first two quarters of 1992 to 242,800 in the first two quarters of 1993. During the same time period, however, charter passengers travelling between Toronto and Vancouver increased by 60.6% from 67,858 to 109,006. When counts are combined for passengers travelling between these two cities on either scheduled or charter flights, the decrease in passengers is actually 4.5%. The same pattern exists for the total of all city-pairs. Counts of scheduled passengers carried between all city-pairs decreased by 10.9%, whereas the counts which combine scheduled and charter passengers carried between all city-pairs decreased by 8.7%.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Deuxième trimestre 1993 (données provisoires)

Le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers intérieurs, selon l'origine et la destination, durant les deux premiers trimestres de 1993, a diminué en comparaison à la même période en 1992. Les 25 principales paires de villes, à l'exception de deux d'entre elles, ont subi des diminutions.

La diminution du nombre de passagers réguliers a été contrebalancée en partie par une augmentation du nombre de passagers d'affrètement. Tel que démontré au tableau 4, le nombre de passagers réguliers voyageant entre Toronto et Vancouver a diminué de 19,2%, passant de 300 450 durant les deux premiers trimestres de 1992 à 242 800 durant les deux premiers trimestres de 1993. Cependant, durant la même période, les passagers d'affrètement voyageant entre Toronto et Vancouver ont augmenté de 60,6%, passant de 67 858 à 109 006. Lorsque le total de passagers voyageant entre ces deux villes sur des vols réguliers et d'affrètement est combiné, la diminution du nombre de passagers est alors de 4,5%. La même tendance existe pour l'ensemble des paires de villes. Le total des passagers réguliers transportés entre toutes les paires de villes a diminué de 10,9%, tandis que le total combiné des passagers réguliers et d'affrètement transportés entre toutes les paires de villes a diminué de 8,7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

FILE 6.1

TABLEAU 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic									
Intérieur									
1st quarter	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	Premier trimestre
2nd quarter	3,577.4	-7.1	27.1	33.8	68.2	61.6	4.8	4.7	Deuxième trimestre
Yr-to-date	6,643.4	-4.3	29.0	34.6	66.4	61.4	4.6	4.0	Année à ce jour
Southern services									
Services secteur sud									
1st quarter	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	Premier trimestre
2nd quarter	3,392.1	-7.4	26.0	32.5	69.0	62.7	5.0	4.9	Deuxième trimestre
Yr-to-date	6,280.0	-4.7	27.9	33.3	67.2	62.5	4.8	4.2	Année à ce jour
Short-haul									
Court-courrier									
1st quarter	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	Premier trimestre
2nd quarter	1,765.9	-0.4	32.1	36.9	64.0	59.2	3.9*	3.9	Deuxième trimestre
Yr-to-date	3,413.6	2.4	32.9	36.9	63.1	60.0	4.1	3.1	Année à ce jour
Long-haul									
Long-courrier									
1st quarter	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	Premier trimestre
2nd quarter	1,626.2	-14.0	20.4	27.7	73.7	66.4	6.0	5.9	Deuxième trimestre
Yr-to-date	2,866.4	-11.8	22.9	29.0	71.5	65.5	5.6	5.5	Année à ce jour
Northern Services									
Services secteur nord									
1st quarter	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	Premier trimestre
2nd quarter	185.3	-2.2	47.1	57.4	52.0	41.8	0.9	0.8*	Deuxième trimestre
Yr-to-date	363.5	1.9	48.9	57.0	50.0	42.2	1.1	0.8	Année à ce jour

Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

Estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre ('000)	%	%						
Domestic									Intérieur
First quarter	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Premier trimestre
Second quarter	4 366.8	-11.6	21.8	28.5	72.6	66.0	5.6	5.5	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 790.8	-9.2	24.2	29.8	70.5	65.3	5.3	4.9	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Premier trimestre
Second quarter	4 217.9	-11.7	21.1	27.7	73.2	66.7	5.7	5.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 507.3	-9.2	23.5	29.0	71.1	66.0	5.4	5.1	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Premier trimestre
Second quarter	761.7	-2.3	29.9	35.4	66.1	60.6	4.0*	4.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 465.0	0.5	30.8	35.0	65.1	62.0	4.1	3.0	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Premier trimestre
Second quarter	3 456.2	-13.5	19.4	26.0	74.5	68.0	6.1	6.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 042.3	-11.3	21.9	27.5	72.4	66.9	5.7	5.6	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Premier trimestre
Second quarter	148.8	-10.3	42.8	51.0	56.4	48.2	0.8	0.8	Deuxième trimestre
Year-to-Date	283.5	-7.3	44.9	51.0	54.1	48.3	1.0	0.8	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "****") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "****" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "****") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "****" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

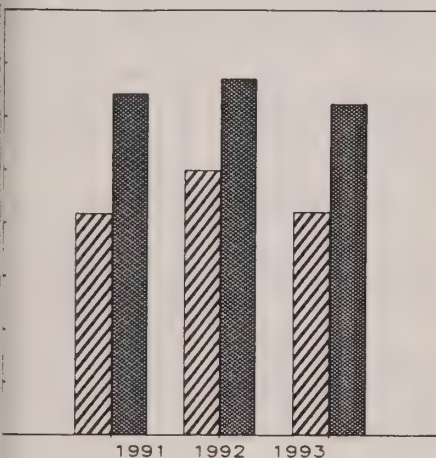
ount Fare Utilization

liminary estimates (see Table 6.1) indicated that 61.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Ontario Express and Inter-Canadien) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1993. This level represented a decrease of 5.0 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 1.7 percentage points compared to the same period in 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 65.3%, down from 70.5% in 1992 (see Table 6.1).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount fare utilization within the southern and northern sectors.

Figure 6.1
Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1993

Passengers
Passagers



■ Northern sector
Secteur nord

In the southern sector, 62.5% of passenger traffic (representing 66.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1993. In 1992, the corresponding percentages were 67.2% for passengers and 71.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.2% of the traffic during the first two quarters of 1993, down from 50.0% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 5.8 percentage points (54.1% to 48.3%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1993, discount carriage on long-haul services represented 65.5% of passenger volume and 66.9% of passenger-kilometres; this compared with 60.0% and 62.0%, respectively for short-haul services (see Figure 6.2).

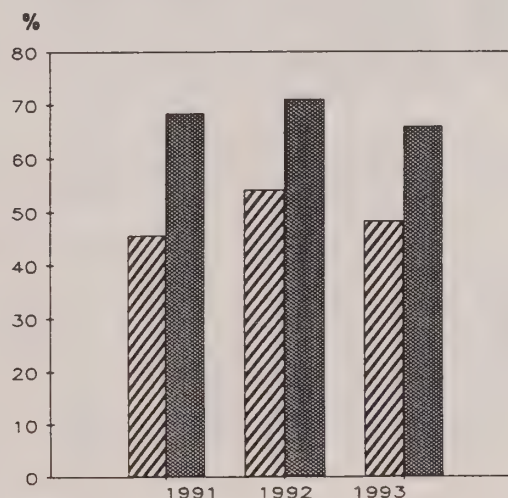
Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 61,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Ontario Express et Inter-Canadien) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1993. Ce niveau représente une baisse de 5,0 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une baisse de 1,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1991. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 70,5% en 1992 à 65,3% en 1993 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1
Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



■ Southern sector
Secteur sud

Dans le secteur sud, 62,5% du trafic de passagers (représentant 66,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1993, comparativement à 67,2% et 71,1% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42,2% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1993, une baisse par rapport à 50,0% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 5,8 points de pourcentage (de 54,1% à 48,3%) au cours de la même période.

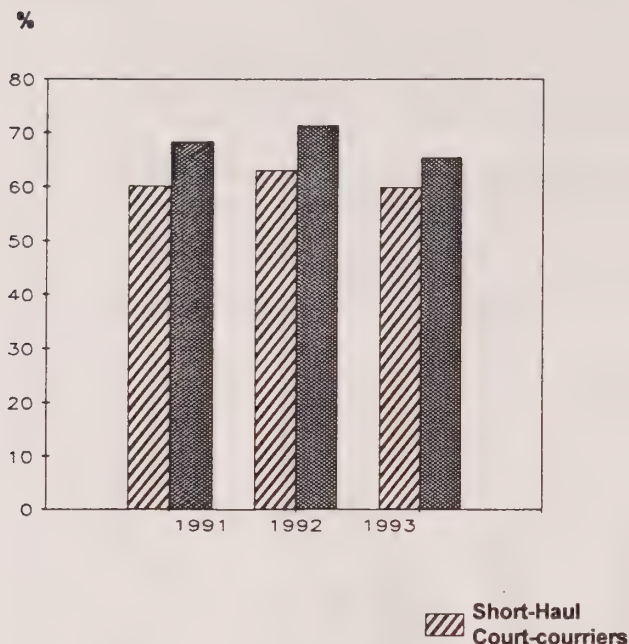
Il convient de noter que plus de 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur dereglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65,5% du volume de passagers et 66,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 60,0% et 62,0% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1991-1993

Passengers
Passagers



Average Fares

Figure 6.3 shows that average fares in most categories have broken the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990. In the second quarter of 1993, the average of all domestic air fares was \$195, up 13.4% from the average of \$172 in the same quarter of 1992. The average of all domestic discount fares was \$152, up 8.6% from the previous year's second quarter average of \$140.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1991-1993

All Fares
Tous les tarifs

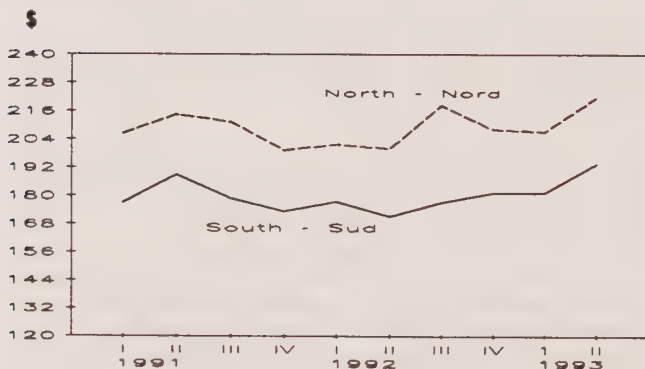
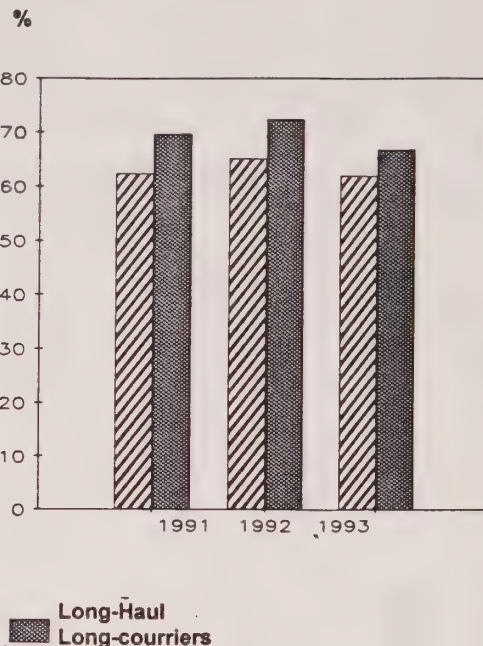


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



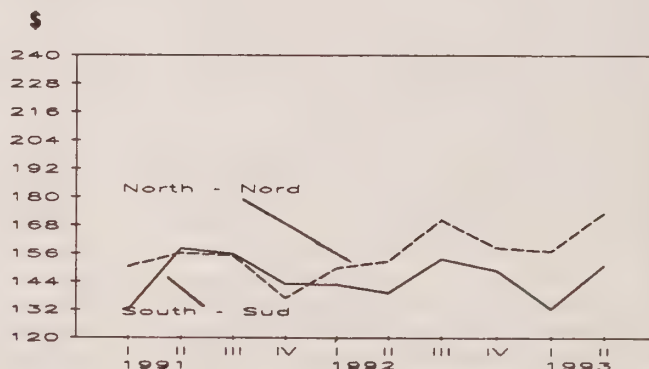
Tarifs moyens

La figure 6.3 montre un renversement de la tendance dans la plupart des catégories alors qu'une baisse des tarifs avait été observée depuis le troisième ou le quatrième trimestre de 1990. Au cours du deuxième trimestre de 1993, la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs s'établissait à 195\$, soit une hausse de 13,4% par rapport à la moyenne de 172\$ enregistrée une année plus tôt. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 152\$, soit une hausse de 8,6% par rapport à la moyenne de 140\$ observée au cours de la même période en 1992.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1991-1993

Discount Fares
Tarifs réduits



es in all sectors showed sharp increases. The largest increase for northern (regulated) discount fares, which rose by 13.3%, \$153 in the second quarter of 1992 to \$173 in 1993. Southern point fares increased by 8.4% over the same period, to \$151 and \$139 in 1992.

average air fares (all fares) in the second quarter in the North and the South both increased relative to the same period in 1992. In the northern sector, the average fare (all fares) increased by 10.8%, from \$200 in 1992 to \$222 in 1993. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 13.1%, from \$171 in 1992 to \$193 in 1993.

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, catalogue No. 51-002. The second quarter 1993 issue of this publication is scheduled for release in May 1994. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs ont enregistré une forte hausse dans tous les secteurs. L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs réduits du secteur nord (réglementé), qui ont connu une croissance de 13,3%, passant de 153\$ au cours du deuxième trimestre de 1992 à 173\$ au cours de la même période en 1993. Les tarifs réduits du secteur sud ont augmenté de 8,4% au cours de la même période, passant de 139\$ en 1992 à 151\$ en 1993.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du deuxième trimestre de 1993 par rapport à la même période en 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 10,8%, passant de 200\$ en 1992 à 222\$ en 1993. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 13,1%, passant de 171\$ en 1992 à 193\$ en 1993.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenait AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - **PLEIN TARIF** comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - **TARIF RÉDUIT** comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinéaires, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - **AUTRE** comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1993 de cette publication devrait paraître en mai 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 7.

Comparison of Canadian Registered Civil Aircraft With a Valid Certificate of Airworthiness, 1990, 1991 and 1992

	1990	1991	Change 1991/1990 Variation %	1992	Change 1992/1991 Variation %	
Total Aircraft						Aéronef total
Number	16,121	16,455	2.1	17,354	5.5	Nombre
Hours Flown	3,410,802	3,300,926	-3.2	3,308,323	0.2	Heures de vol
Private Aircraft						Aéronef privé
Number	11,517	11,704	1.6	12,302	5.1	Nombre
Hours Flown	686,324	679,497	-1.0	692,285	1.9	Heures de vol
Hours/Aircraft	60	58	-2.6	56	-3.1	Heures/aéronef
Commercial Aircraft						Aéronef commercial
Number	4,359	4,479	2.8	4,775	6.6	Nombre
Hours Flown	2,620,259	2,513,724	-4.1	2,509,812	-0.2	Heures de vol
Hours/Aircraft	601	561	-6.6	526	-6.3	Heures/aéronef
State Aircraft						Aéronef de l'État
Number	245	272	11.0	277	1.8	Nombre
Hours Flown	104,219	107,705	3.3	106,206	-1.4	Heures de vol
Hours/Aircraft	425	396	-6.9	383	-3.2	Heures/aéronef
Accidents						Accidents
Number ¹	502	458	-8.8	440	-3.9	Nombre ¹
Hours/Accidents	6,794	7,207	6.1	7,519	4.3	Heures/accidents
Accidents/10,000 Hours	1.47	1.39	-5.7	1.33	-4.1	Accidents/10,000 heures

¹ Source: Transportation Safety Board of Canada

The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness increased by 5.5% to 17,354 in 1992. Hours flown by these aircraft increased by 0.2% to 3,308,323.

The number of private aircraft increased by 5.1% in 1992 and their hours flown increased to 692,285. The average utilization of 56 hours per aircraft was a continuation of the trend which showed private rates decreasing from over 100 hours per aircraft prior to 1982.

Commercial aircraft activity exhibited increased numbers of aircraft reporting and a decrease in hours flown. The number of aircraft increased by 6.6% to 4,775 while the hours flown decreased slightly to 2,509,812. The average utilization of 526 hours per aircraft was the lowest recorded in the last 6 years.

The total number of accidents decreased by 3.9% to 440 in 1992 compared to 458 in 1991. This decrease in the total number of accidents combined with the small increase in the total hours flown produced an accident rate of 1.33 accidents per 10,000 hours flown; 4.1% lower than the previous year.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

TABEAU 7.

Comparaison des aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité, 1990, 1991 et 1992

¹ Source: Bureau de la sécurité des transports du Canada

Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité a atteint 17 354 en 1992, soit une hausse de 5,5%. Les heures de vols effectuées par ces aéronefs ont augmenté de 0,2% pour atteindre 3 308 323.

Le nombre d'appareils privés a augmenté de 5,1% en 1992 et les heures ont subi une hausse, pour se chiffrer à 692 285. La tendance à la baisse de l'utilisation moyenne par aéronef s'est poursuivie en 1992 pour s'établir à 56 heures; avant 1982, le taux d'utilisation par aéronef privé s'élevait à plus de 100 heures.

Les activités des aéronefs commerciaux ont démontré une augmentation du nombre d'aéronefs et une baisse du nombre d'heures de vol. Le nombre d'aéronefs a augmenté de 6,6% pour atteindre 4 775, alors que les heures de vols ont diminué légèrement pour se chiffrer à 2 509 812. La moyenne de 526 heures par aéronef était la plus faible qui ait été enregistrée au cours des six dernières années.

Le nombre total d'accidents a atteint 440 en 1992 comparativement à 458 en 1991, soit une baisse de 3,9%. Cette diminution du nombre total d'accidents combinée à la légère hausse du nombre total d'heures de vols, a résulté en un taux d'accident de 1,33 par 10 000 heures de vols; soit 4,1% de moins que l'année précédente.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

HOW TO GET THE ECONOMIC STATISTICS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

Financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries

Special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis

Service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

Catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you with your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean-Talon Building, 12th Floor
Ottawa's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;

- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;

- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Publications, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue		Canada	U.S.A.	Other	Title
			ÉTATS	Autres	
		\$	UNIS US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada M., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport s'intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport s Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le télécopieur 1-613-951-1584

April 1993

Avril 1993

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 5

Vol. 26, N° 5

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to report growth on their scheduled international routes in February, 1994. Since January 1992, these two air carriers have reported monthly increases, (in comparison to the same month of the previous year), 23 times in 25 months.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Annual figures showed that the 56 Canadian airports with Transport Canada control towers recorded 5 million take-offs and landings during 1993, compared to 5.3 million in 1992, a decrease of 6%.

- Preliminary estimates from Level I and two Level II air carriers showed that the proportion of discount passengers carried on domestic scheduled services decreased in the first three quarters of 1993, relative to the same period in 1992, while the average domestic air fare increased over the same period.

- Preliminary data indicate that 4.4 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first six months of 1993. During the same time period, 5.0 million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont continué à déclarer des augmentations au titre des services réguliers sur les liaisons internationales en février 1994. Depuis janvier 1992, ces deux transporteurs ont déclaré des hausses mensuelles (comparativement au même mois de l'année précédente), à 23 reprises en 25 mois.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- D'après les chiffres annuels, les 56 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré 5 million de décollages et d'atterrissages en 1993, comparativement à 5,3 millions en 1992, une diminution de 6%.

- Selon les données provisoires fournies par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II, la proportion des passagers des vols réguliers intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit au cours des trois premiers trimestres de 1993 a diminué par rapport à la même période en 1992, alors que le tarif moyen intérieur a augmenté au cours de la même période.

- Les données provisoires indiquent que, durant les six premiers mois de 1993, 4,4 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers. Durant la même période, 5,0 millions de passagers ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
February 1994 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	February 1994 Février	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
	'000	%	'000	%
Scheduled and Charter Services				
Passengers				
Scheduled - Domestic	736	-2.5	1,506	-2.4
- International	463	5.5	961	2.5
- Total	1,199	0.4	2,467	-0.6
Charter	191	-2.1	382	-4.3
Total	1,390	0.1	2,849	-1.1
Passenger-kilometres -				
Scheduled - Domestic	964 853	-0.5	2 033 983	-0.8
- International	1 677 156	9.9	3 535 025	5.3
- Total	2 642 010	5.8	5 569 009	0.3
Charter	470 615	0.3	952 651	-1.2
Total	3 112 625	5.0	6 521 660	2.4
Available seat-kilometres -				
Scheduled	4 391 124	6.9	9 215 440	3.9
Charter	568 804	2.5	1 193 827	1.0
Total	4 959 929	6.3	10 409 267	3.5
Passenger Load Factor -				
Scheduled %	60.2	...	60.4	...
Charter %	82.7	...	79.8	...
Total %	62.8	...	62.7	...
Goods carried (kgs)				
Scheduled	31 255	4.9	61 898	6.5
Charter	175	-20.1	309	-21.3
Total	31 430	4.8	62 207	6.3
Goods tonne-kilometres -				
Scheduled	114 039	10.4	227 082	13.0
Charter	591	-18.3	1 013	-21.1
Total	114 631	10.2	228 095	12.8
Hours Flown	48	6.7	100	3.1
All Operations				
Litres of turbo fuel consumed	221 262	8.4	465 494	5.9

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, février 1994 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	February 1994 Février	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
	'000	%	'000	%
Services réguliers et d'affrètement				
Passagers				
Réguliers - Intérieur				
- International				
- Total				
Affrètements				
Total				
Passagers-kilomètres -				
Réguliers - Intérieur				
- International				
- Total				
Affrètements				
Total				
Sièges-kilomètres disponibles				
Réguliers				
Affrètements				
Total				
Coefficient de remplissage -				
Réguliers %				
Affrètements %				
Total %				
Marchandises transportées (kgs)				
Réguliers				
Affrètements				
Total				
Tonnes-kilomètres de marchandises -				
Réguliers				
Affrètements				
Total				
Heures de vol				
Ensemble des opérations				
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres				

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to report growth on their scheduled international routes in February, 1994. Since January 1992, these two air carriers have reported monthly increases, (in comparison to the same month of the previous year), 23 times in 25 months.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à déclarer des augmentations au titre des services réguliers sur les liaisons internationales en février 1994. Depuis janvier 1992, ces deux transporteurs ont déclaré des hausses mensuelles (comparativement au même mois de l'année précédente), à 23 reprises en 25 mois.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

LE 2.

Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Controlled Airports, 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux
aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, 1993
(données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	Total	Change 1993/1992	Itinerant	Local
Aéroports - Tours de Transports Canada	Totaux	Variation	Itinérant	Locaux
		%		
Lester B. Pearson Int'l ON	305,400	-6.8	305,400	-
Vancouver Int'l BC	288,600	-0.5	288,600	-
Calgary Int'l AB	202,200	-1.4	197,900	4,300
Montréal/Dorval QC	188,800	-4.4	188,800	-
St. Hubert QC	180,500	-0.6	75,900	104,600
Victoria Int'l BC	165,600	-11.1	109,700	55,900
Boundary Bay BC	164,400	-21.0	64,000	100,400
Ottawa Int'l ON	146,600	-6.9	114,900	31,700
Toronto/Buttonville ON	144,400	2.0	68,000	76,400
Winnipeg MB	139,000	-0.6	102,500	36,500
Abbotsford BC	135,800	-20.1	52,700	83,100
Quebec QC	131,400	4.6	102,400	29,000
Edmonton Mun. AB	116,100	-2.1	114,500	1,600
Halifax Int'l NS	111,000	-1.0	90,800	20,200
St. Honoré QC	110,800	14.5	54,200	56,600
Hamilton City ON	110,700	8.2	46,400	64,300
Springbank AB	107,900	-11.7	33,200	74,700
Toronto Island ON	100,100	-1.3	58,800	41,300
London ON	95,700	-7.7	56,600	39,100
Thunder Bay ON	94,800	-19.1	50,000	44,800
Villeneuve AB	83,600	7.9	16,900	66,700
Pitt Meadows BC	82,400	-15.1	38,500	43,900
Saskatoon SK	82,100	-14.5	53,500	28,600
St. Andrews MB	81,100	-4.6	23,300	57,800
Oshawa ON	75,500	-8.5	32,300	43,200
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus	3,444,500	-6.0	2,339,800	1,104,700
Total - Transport Canada Towers (56)/	4,954,700	-5.9	3,295,400	1,659,300
Total - Tours de Transports Canada (56)				

1993 marked the third consecutive year of decreased activity at
Canadian airports. Annual figures showed that the 56 Canadian
airports with Transport Canada control towers recorded 4,954,700
take-offs and landings during 1993 compared to 5,265,600 in
1992, a decrease of 5.9%. This decrease was the result of a
10.3% drop in local movements and 3.5% decline in itinerant

Despite the overall decreases in activity, some airports
recorded more traffic in 1993 than they have in the last 10 years:

St. Honoré reported record numbers in the total and itinerant
movements categories;

Yellowknife surpassed previous volumes in the total and local
movement categories;

Charlottetown and Fredericton handled record numbers of
itinerant traffic; and,

Gander recorded it's highest number for local traffic.

Further details will be forthcoming when the Aircraft Movement
Statistics Annual Report (TP577) becomes available in June.

For further information, please contact Peter Bailie
(819) 997-6185.

C'est la troisième année consécutive, avec 1993, que l'on constate une
baisse des activités aux aéroports canadiens. D'après les chiffres annuels, les
56 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle de Transports
Canada ont enregistré 4 954 700 décollages et atterrissages en 1993,
comparativement à 5 265 600 en 1992, une diminution de 5,9%. Cette
diminution fut le résultat d'une baisse de 10,3% des mouvements locaux et
3,5% du trafic itinérant.

En dépit d'une réduction du trafic en général, des aéroports avec tours de
contrôle, quelques aéroports ont enregistré plus de trafic en 1993 que depuis
les dix dernières années:

- St. Honoré a enregistré le plus grand nombre de mouvements au total et
de mouvements itinérants;
- Yellowknife a surpassé les volumes précédents au total et dans la
catégorie des mouvements locaux;
- Charlottetown et Fredericton ont enregistré leur plus grand nombre de
mouvements itinérants; et,
- Gander a enregistré son plus grand nombre de mouvements locaux.

De plus amples détails seront disponibles dans le Rapport annuel des
statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP577), lequel doit paraître
en juin.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter
Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, troisième trimestre de 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre ('000)	%	%						
Domestic									
First quarter	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	Premier trimestre
Second quarter	3,577.7r	-7.1	27.1	33.8	68.2	61.6	4.8	4.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,860.1	2.8	25.2	27.5	69.3	67.8	5.5	4.7	Troisième trimestre
Year-to-date	10,503.8	-1.8	27.7	32.0	67.4	63.8	4.9	4.2	Année à ce jour
Southern Services									
First quarter	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	Premier trimestre
Second quarter	3,392.4r	-7.4	26.0	32.5	69.0	62.6	5.0	4.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,655.6	2.6	24.1	26.2	70.2	68.9	5.7	4.9	Troisième trimestre
Year-to-date	9,935.9	-2.1	26.6	30.7	68.3	64.9	5.2	4.4	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	Premier trimestre
Second quarter	1,766.2r	-0.3r	32.1	36.9	64.0	59.2	3.9*	3.9	Deuxième trimestre
Third quarter	1,753.3	11.8	30.7	32.9	64.5	63.3	4.8	3.9	Troisième trimestre
Year-to-date	5,167.2	5.4	32.2	35.5	63.5	61.1	4.4	3.3	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	1,626.2	-14.0	20.4	27.7	73.7	66.4	6.0	5.9	Deuxième trimestre
Third quarter	1,902.3	-4.5	18.9	20.1	74.7	74.1	6.4	5.9	Troisième trimestre
Year-to-date	4,768.7	-9.1	21.4	25.5	72.8	68.9	5.9	5.6	Année à ce jour
Northern Services									
First quarter	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	Premier trimestre
Second quarter	185.3	-2.2	47.1	57.4	52.0	41.8	0.9	0.8*	Deuxième trimestre
Third quarter	204.5	6.4	46.2	50.9	53.0	48.3	0.8	0.7	Troisième trimestre
Year-to-date	567.9	3.5	48.0	54.8	50.9	44.4	1.1	0.8	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "r") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "r" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "r") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "r" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, troisième trimestre de 1993 (estimations provisoires)

Passenger-kilometres			Fare Type Group - Groupe tarifaire						
Sector	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre (000 000)	%	%						
Domestic									
Intérieur									
1st quarter	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Premier trimestre
2nd quarter	4 366.9	-11.6	21.8	28.5	72.6	66.0	5.6	5.5	Deuxième trimestre
3rd quarter	5 123.9	-2.2	19.8	21.2	74.0	73.2	6.2	5.7	Troisième trimestre
Year-to-date	12 914.9	-6.5	22.5	26.4	71.8	68.4	5.6	5.2	Année à ce jour
Southern Services									
Services secteur sud									
1st quarter	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Premier trimestre
2nd quarter	4 218.1	-11.7	21.1	27.7	73.2	66.7	5.7	5.6	Deuxième trimestre
3rd quarter	4 943.4	-2.2	18.9	20.4	74.7	73.8	6.4	5.8	Troisième trimestre
Year-to-date	12 450.9	-6.6	21.7	25.6	72.5	69.1	5.8	5.4	Année à ce jour
Short-haul									
Court-courrier									
1st quarter	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Premier trimestre
2nd quarter	761.8	-2.3	29.9	35.4	66.1	60.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre
3rd quarter	772.1	10.6	29.0	31.4	66.1	64.4	5.0	4.2	Troisième trimestre
Year-to-date	2 237.3	3.8	30.2	33.8	65.4	62.8	4.4	3.4	Année à ce jour
Long-haul									
Long-courrier									
1st quarter	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Premier trimestre
2nd quarter	3 456.3	-13.5	19.4	26.0	74.5	68.0	6.1	6.0	Deuxième trimestre
3rd quarter	4 171.2	-4.3	17.3	18.3	76.1	75.5	6.6	6.1	Troisième trimestre
Year-to-date	10 213.6	-8.6	20.1	23.7	73.8	70.5	6.1	5.8	Année à ce jour
Northern Services									
Services secteur nord									
1st quarter	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Premier trimestre
2nd quarter	148.8	-10.3	42.8	51.0	56.4	48.2	0.8	0.8	Deuxième trimestre
3rd quarter	180.6	-2.8	42.9	43.9	56.4	55.6	0.7	0.6	Troisième trimestre
Year-to-date	464.1	-5.6	44.1	48.2	54.9	51.1	1.0	0.7	Année à ce jour

Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

All estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.

• Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

• Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

• Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

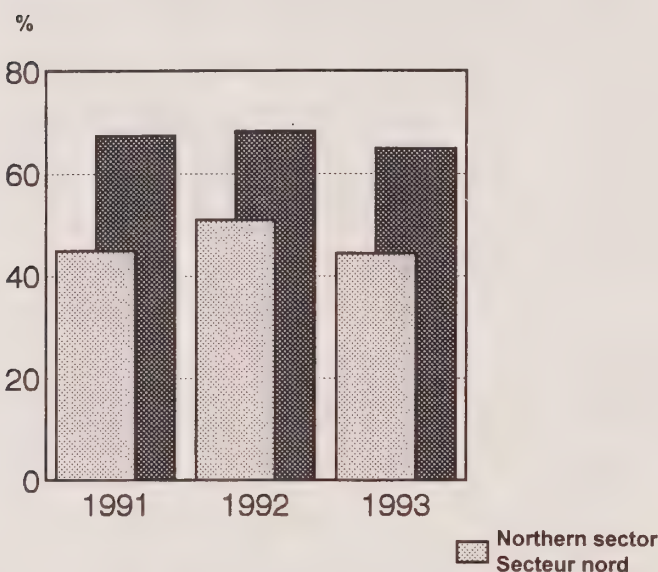
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicated that 63.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1993. This level represented a decrease of 3.6 percentage points compared to the same period a year earlier and a decrease of 2.3 percentage points compared to the same period in 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 68.4%, down from 71.8% in 1992 (see Table 3.2).

At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September, 1991-1993

Passengers
Passagers



In the southern sector, 64.9% of passenger traffic (representing 69.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1993. In 1992, the corresponding figures were 68.3% for passengers and 72.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.4% of the traffic during the first three quarters of 1993, down from 50.9% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 3.8 percentage points (54.9% to 51.1%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1993, discount carriage on long-haul services represented 68.9% of passenger volume and 70.5% of passenger-kilometres; this compared with 61.1% and 62.8%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

Utilisation des tarifs réduits

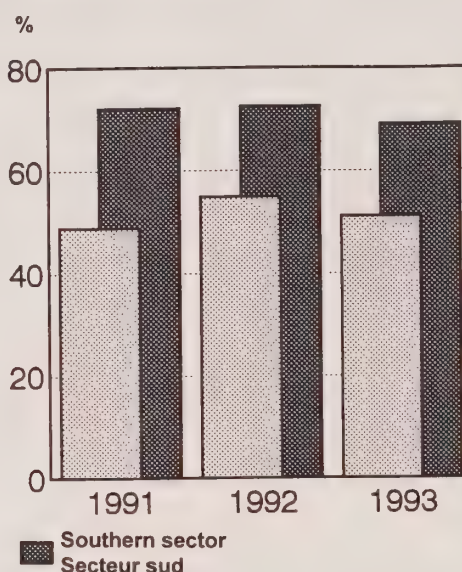
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 63,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1993. Ce niveau représente une baisse de 3,6 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une baisse de 2,3 points de pourcentage par rapport à la même période en 1991. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 71,8% en 1992 à 68,4% en 1993 (voir tableau 3.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre, 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



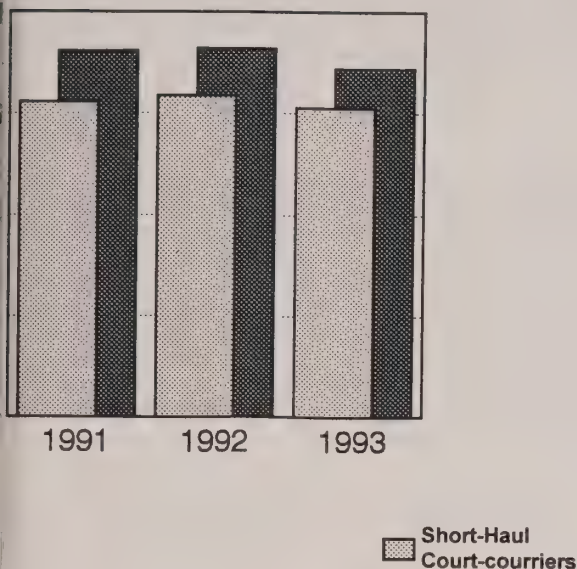
Dans le secteur sud, 64,9% du trafic de passagers (représentant 69,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1993, comparativement à 68,3% et 72,5% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44,4% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1993, une baisse par rapport à 50,9% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 3,8 points de pourcentage (de 54,9% à 51,1%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68,9% du volume de passagers et 70,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,1% et 62,8% (voir figure 3.2).

Figure 3.2
Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September, 1991-1993

Passengers
Passagers



Discount Fares

Figure 3.3 shows that average fares in most categories have reversed the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990. In the third quarter of 1993, the average of domestic air fares was \$193, up 7.6% from the average of \$179 in the same quarter of 1992. The average of all domestic discount fares was \$155, up 0.9% from the previous year's third quarter average of \$154.

Figure 3.3
Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1991-1993

Fares
Les tarifs

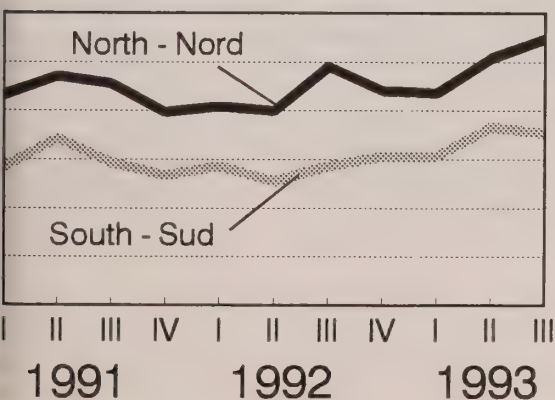
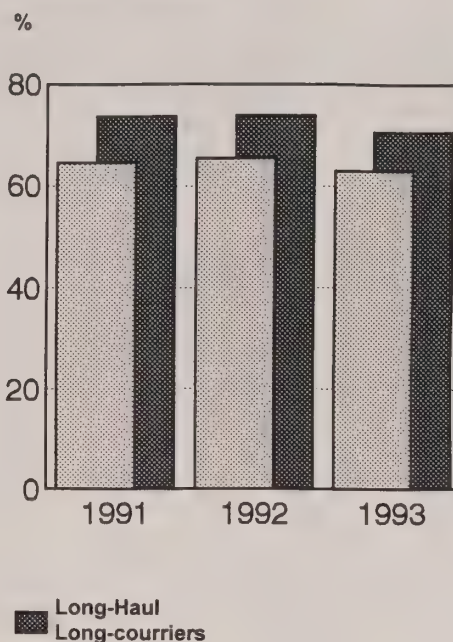


Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre, 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



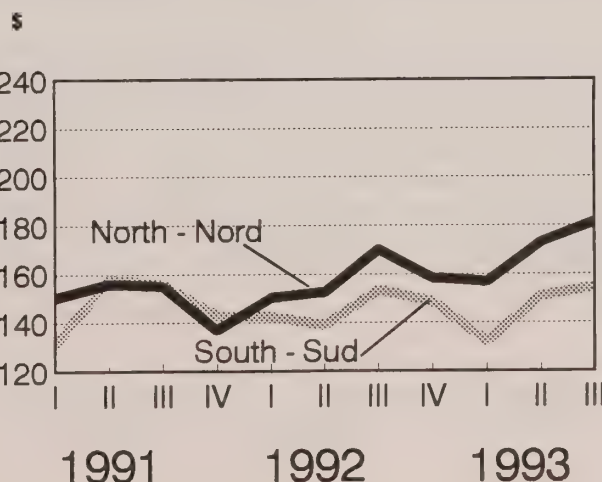
Tarifs moyens

La figure 3.3 montre un renversement de la tendance dans la plupart des catégories alors qu'une baisse des tarifs avait été observée depuis le troisième ou le quatrième trimestre de 1990. Au cours du troisième trimestre de 1993, la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs s'établissait à 193\$, soit une hausse de 7,6% par rapport à la moyenne de 179\$ enregistrée une année plus tôt. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 155\$, soit une hausse de 0,9% par rapport à la moyenne de 154\$ observée au cours de la même période en 1992.

Figure 3.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1991-1993

Discount Fares
Tarifs réduits



Fares in all sectors showed increases. The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 17.5%, from \$215 in the third quarter of 1992 to \$252 in 1993. Northern (regulated) economy fares increased by 0.2% over the same period, to \$276 from \$275 in 1992.

The average air fares (all fares) in the third quarter in the North and the South both increased relative to the same period in 1992. In the northern sector, the average fare (all fares) increased by 5.2%, from \$218 in 1992 to \$230 in 1993. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 7.7%, from \$177 in 1992 to \$191 in 1993.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1993 issue of this publication is scheduled for release in the summer of 1994. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs ont enregistré des hausses dans tous les secteurs. L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs économiques du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 17,5%, passant de 215\$ au cours du troisième trimestre de 1992 à 252\$ au cours de la même période en 1993. Les tarifs économiques du secteur nord (réglementé) ont augmenté de 0,2% au cours de la même période, passant de 275\$ en 1992 à 276\$ en 1993.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du troisième trimestre de 1993 par rapport à la même période en 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 5,2%, passant de 218\$ en 1992 à 230\$ en 1993. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 7,7%, passant de 177\$ en 1992 à 191\$ en 1993.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre de 1993 de cette publication devrait paraître à l'été de 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

BLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and
Destination Statistics. Second Quarter 1993 (Preliminary
a)

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic transfrontalier. Deuxième trimestre 1993 (données
provisoires)

City-Pair - Paire de villes	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Jan-June 1992 Jan-juin	Jan-June 1993 Jan-juin	Change Jan-June 1993/92 Variation Jan-juin
		No.-Nbre			%
Toronto - New York	203,840	192,820	354,880	335,060	-5.6
Toronto - Chicago	84,890	87,910	146,360	146,430	--
Montréal - New York	85,610	78,740	151,770	140,400	-7.5
Toronto - Los Angeles	68,310	65,650	141,140	119,970	-15.0
Vancouver - Los Angeles	53,880	56,720	98,790	100,670	1.9
Toronto - Boston	66,720	56,440	113,420	95,170	-16.1
Toronto - San Francisco	46,390	53,270	83,920	87,510	4.3
Toronto - Miami	51,340	49,440	112,990	116,010	2.7
Toronto - Tampa/St. Petersburg	41,710	42,970	118,570	118,510	-0.1
Vancouver - San Francisco	43,990	40,560	74,310	69,030	-7.1
Montréal - Miami	35,260	35,020	88,770	75,600	-14.8
Calgary - Los Angeles	30,490	30,610	66,200	56,950	-14.0
Montréal - Chicago	26,960	29,700	44,550	48,040	7.8
Montréal - Boston	22,630	28,870	40,260	49,710	23.5
Toronto - Philadelphia	25,370	28,570	46,530	49,430	6.2
Montréal - Los Angeles	22,160	27,480	41,560	48,010	15.5
Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,990	26,130	40,730	46,640	14.5
Toronto - Atlanta	20,190	25,410	36,810	44,570	21.1
Vancouver - New York	14,460	21,110	23,550	32,670	38.7
Vancouver - Seattle/Tacoma	22,510	20,430	36,130	30,360	-16.0
Toronto - Orlando	13,910	19,330	30,030	39,100	30.2
Toronto - Washington/Baltimore	22,090	19,110	36,460	31,610	-13.3
Montréal - San Francisco	14,670	18,990	24,540	28,900	17.8
Toronto - Detroit	19,120	18,940	36,420	37,050	1.7
Vancouver - Hawaii	16,100	16,930	51,860	44,470	-14.2
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	1,080,400	1,091,150	2,040,550	1,991,870	-2.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes	2,087,020	2,379,490	4,224,690	4,376,000	3.6

Table 5 shows that 4.4 million passengers travelled between
Canada and the United States on scheduled flights during the
first six months of 1993. During the same time period, 5.0
million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

1993 passenger counts for the top 25 city-pairs differ
considerably from the 1992 counts. Large decreases in
passengers were usually accompanied by decreases in the
number of flights operated between each of the decreasing city-
pairs.

The largest increase in passengers was observed in the
Vancouver-New York city-pair. However, this was basically a
return to passenger counts similar to those observed in 1991
after a drop in 1992. During the first six months of 1991, 32,770
passengers travelled between Vancouver and New York.

Air Alliance, a Québec City based regional air carrier, became
a participant in this survey on January 1, 1993. Because Air
Alliance data were not included in the 1992 figures, this has
resulted in the apparent 23.5% increase in the figures for the
first six months of 1993 for the Montréal-Boston city-pair.

For more information, please contact Carol Gudz
(9-997-1386)

Le tableau 5 montre que, durant les six premiers mois de 1993, 4,4 millions
de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols
réguliers. Durant la même période, 5,0 millions de passagers ont voyagé à
l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

Les chiffres de 1993 pour les 25 principales paires de villes diffèrent
grandement de ceux qui ont été observés lors de l'année précédente. Des
baisses importantes dans le nombre de passagers étaient généralement
accompagnées par des diminutions du nombre de vols effectués entre
chacune de ces paires de villes.

La plus grande augmentation en termes de passagers a été observée pour
la paire de villes Vancouver-New York. Toutefois, il s'agissait pratiquement
d'un retour aux nombres de passagers obtenus en 1991 après une diminution
en 1992. Durant les six premiers mois de 1991, 32 770 passagers ont voyagé
entre Vancouver et New York.

Air Alliance, un transporteur régional de Québec est devenu un participant à
l'enquête le 1er janvier 1993. La hausse de 23,5% pour Montréal-Boston,
observée au cours des premiers six mois de 1993, s'explique par l'absence du
transporteur Air Alliance dans les données de 1992.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz
(819-997-1386)

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quel moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 6

Vol. 26, N° 6

HIGHLIGHTSFAITS SALLANTS

- Air Canada and CAIL reported a combined operating loss of \$96 million in the first quarter of 1994, down 59% from the same period of 1993. The first quarter is typically one in which air carriers report losses, and in each of the last three years the operating losses in the first quarter have been roughly \$200 million. First quarter interest expenses have grown steadily from \$37 million in 1989 to \$78 million in 1994. Over the period 1988 to 1993, Air Canada and CAIL, taken together, have never reported a positive figure for combined operating performance and interest expense in the first quarter.
Available on CANSIM: Matrix 385

- Air Canada et LACI ont déclaré une perte d'exploitation combinée de 96 millions\$ au premier trimestre de 1994, soit une diminution de 59% par rapport à la même période en 1993. Le premier trimestre semble être typiquement celui au cours duquel les transporteurs aériens déclarent des pertes. D'ailleurs, durant chacune des trois dernières années, les pertes d'exploitation subies au premier trimestre s'élevaient à environ 200 millions\$. Les intérêts versés au premier trimestre ont continué de croître régulièrement, passant de 37 millions\$ en 1989 à 78 millions\$ en 1994. Pendant la période de 1988 à 1993, Air Canada et LACI, mis ensemble, n'ont jamais affiché un rendement d'exploitation combiné aux intérêts versés positif au cours du premier trimestre.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- During the fourth quarter of 1993, domestic charter traffic showed a notable increase of 68% compared to the same period in 1992.
- During the fourth quarter of 1993, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 1% compared to the same period in 1992. All regions showed decreases, except Africa and the South.

- Durant le quatrième trimestre de 1993, le trafic intérieur de passagers voyageant sur des vols nolisés a connu une importante hausse de 68% par rapport à la même période en 1992.
- Lors du quatrième trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 1% comparativement à la même période en 1992. Toutes les régions ont présenté des diminutions sauf l'Afrique et le Sud.

Recent releaseMise en circulation récente

- Air Carrier Operations in Canada, April-June 1993 (Catalogue No. 51-002)

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1993 (n° 51-002 au catalogue)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

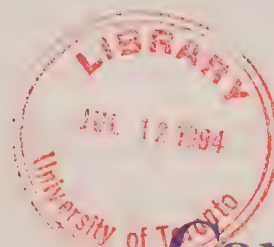
Issued in June 1994

Mise en circulation, juin 1994

Note of AppreciationNote de reconnaissance

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
March 1994 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	March	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
	1994		1994		
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	885	3.3	2,391	-0.4	Réguliers - Intérieur
- International	576	11.6	1,537	5.7	- International
- Total	1,461	6.4	3,928	1.9	- Total
Charter	213	2.4	595	-2.0	Affrètements
Total	1,674	5.9	4,523	1.4	Total
Passenger - kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 224 273	7.3	3 528 256	2.1	Réguliers - Intérieur
- International	2 032 250	12.9	5 567 276	7.9	- International
- Total	3 256 523	10.7	8 825 533	5.7	- Total
Charter	527 551	7.4	1 480 202	1.7	Affrètements
Total	3 784 074	10.2	10 305 735	5.1	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 981 531	6.3	14 196 971	4.7	Réguliers
Charter	637 556	6.0	1 831 282	2.7	Affrètements
Total	5 619 087	6.3	16 028 354	4.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.4	...	62.2	...	Réguliers %
Charter %	82.7	...	80.8	...	Affrètements %
Total %	67.3	...	64.3	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	37 316	6.8	99 214	6.6	Réguliers
Charter	143	-33.5	453	-25.6	Affrètements
Total	37 459	6.5	99 667	6.4	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	135 711	12.8	362 794	12.9	Réguliers
Charter	490	-31.1	1 503	-24.7	Affrètements
Total	136 202	12.5	364 298	12.7	Total
Hours Flown	54	5.9	154	4.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	251 159	8.0	716 653	6.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, mars 1994 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	March	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
	1994		1994		
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	885	3.3	2,391	-0.4	Réguliers - Intérieur
- International	576	11.6	1,537	5.7	- International
- Total	1,461	6.4	3,928	1.9	- Total
Charter	213	2.4	595	-2.0	Affrètements
Total	1,674	5.9	4,523	1.4	Total
Passenger - kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 224 273	7.3	3 528 256	2.1	Réguliers - Intérieur
- International	2 032 250	12.9	5 567 276	7.9	- International
- Total	3 256 523	10.7	8 825 533	5.7	- Total
Charter	527 551	7.4	1 480 202	1.7	Affrètements
Total	3 784 074	10.2	10 305 735	5.1	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 981 531	6.3	14 196 971	4.7	Réguliers
Charter	637 556	6.0	1 831 282	2.7	Affrètements
Total	5 619 087	6.3	16 028 354	4.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.4	...	62.2	...	Réguliers %
Charter %	82.7	...	80.8	...	Affrètements %
Total %	67.3	...	64.3	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	37 316	6.8	99 214	6.6	Réguliers
Charter	143	-33.5	453	-25.6	Affrètements
Total	37 459	6.5	99 667	6.4	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	135 711	12.8	362 794	12.9	Réguliers
Charter	490	-31.1	1 503	-24.7	Affrètements
Total	136 202	12.5	364 298	12.7	Total
Hours Flown	54	5.9	154	4.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	251 159	8.0	716 653	6.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

March 1994 represented the first time in the last 19 months that Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) (in total) reported an increase in domestic scheduled passenger-kilometres over the same month of the previous year. With increases in both domestic and international operations, the two air carriers improved their passenger load factor (a measure of the fullness of their aircraft) by 2.6 percentage points to 65.4%.

En mars 1994, pour la première fois durant les 19 derniers mois, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation du nombre total de passagers-kilomètres des services réguliers intérieurs par rapport au même mois de l'année précédente. Suite aux accroissements soutenus des opérations intérieures et internationales, les deux transporteurs ont amélioré leur coefficient de remplissage (une mesure dans laquelle l'aéronef est rempli) de 2,6 points de pourcentage pour atteindre 65,4%.

Air Canada and CAIL reported a combined operating loss of \$96 million in the first quarter of 1994, down 59% from the same period of 1993. The first quarter is typically one in which air carriers report losses, and in each of the last three years the operating losses in the first quarter have been roughly \$200 million. First quarter interest expenses have grown steadily from \$37 million in 1989 to \$78 million

Air Canada et LACI ont déclaré une perte d'exploitation combinée de 96 millions\$ au premier trimestre de 1994, soit une diminution de 59% par rapport à la même période en 1993. Le premier trimestre semble être typiquement celui au cours duquel les transporteurs aériens déclarent des pertes. D'ailleurs, durant chacune des trois dernières années, les pertes d'exploitation subies au premier trimestre s'élevaient à environ 200 millions\$. Les intérêts versés au

LE 2.

TABLEAU 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level
January, February, March 1994 (Preliminary Data)

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau IA, janvier, février, mars 1994 (données
provisoires)

	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1994	1994/1993	1994	1994/1994	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
January					Janvier
Operating Revenue - Scheduled Services	358,495	5.2	358,495	5.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	26,680	3.0	26,680	3.0	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Operating Revenue	375,746	-0.9	375,746	-0.9	Total des recettes d'exploitation
Operating Expenses	439,083	-0.4	439,083	-0.4	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expenses	26,686	11.2	26,686	11.2	Total des intérêts versés
February					Février
Operating Revenue - Scheduled Services	341,917	1.9	700,412	3.6	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	25,460	2.2	52,140	2.6	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Operating Revenue	381,991	10.1	757,737	4.4	Total des recettes d'exploitation
Operating Expenses	419,654	1.9	858,737	0.7	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expenses	25,400	3.3	52,086	7.2	Total des intérêts versés
March					Mars
Operating Revenue - Scheduled Services	394,544	19.0	1,094,956	8.6	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	23,247	-7.4	75,387	-0.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Operating Revenue	432,697	7.0	1,190,434	5.3	Total des recettes d'exploitation
Operating Expenses	428,143	-16.1	1,286,880	-5.6	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expenses	26,086	4.2	78,172	6.2	Total des intérêts versés

1994. Figures 1.1 and 1.2 on the following page combine the operating
expenses with interest expenses. Over the period 1988 to 1993, Air
Canada and CAIL, taken together, have never reported a positive figure
combined operating performance and interest expense in the first
quarter. In the quarterly publication, *Air Carrier Operations in Canada*
(catalogue 51-002), interest income is included in this calculation to give
a complete picture of income from continuing operations before tax.

premier trimestre ont continué de croître régulièrement, passant de 37
millions\$ en 1989 à 78 millions\$ en 1994. Les figures 1.1 et 1.2, sur la
page suivante, regroupent les pertes d'exploitation avec les intérêts versés.
Pendant la période de 1988 à 1993, Air Canada et LACI, mis ensemble,
n'ont jamais affiché un rendement d'exploitation combiné aux intérêts
versés positif au cours du premier trimestre. Dans la publication
trimestrielle, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*
(catalogue 51-002), les revenus d'intérêts sont inclus dans les calculs
pour donner une image complète du revenu d'exploitation continu avant
impôt.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish
Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Operating Performance minus
Interest Expenses, First Quarter,
1988 to 1994

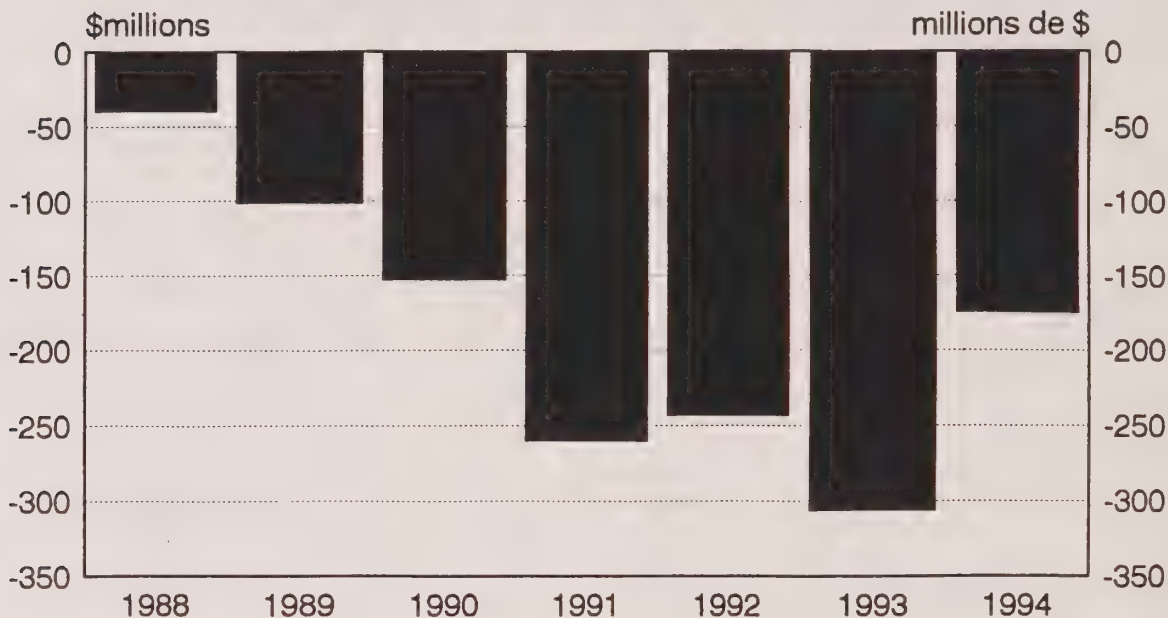


Figure 1.1

Rendement d'exploitation moins les
intérêts versés, premier trimestre
1988 à 1994

Figure 1.2

Operating Performance
minus Interest Expenses

Figure 1.2

Rendement d'exploitation moins
les intérêts versés

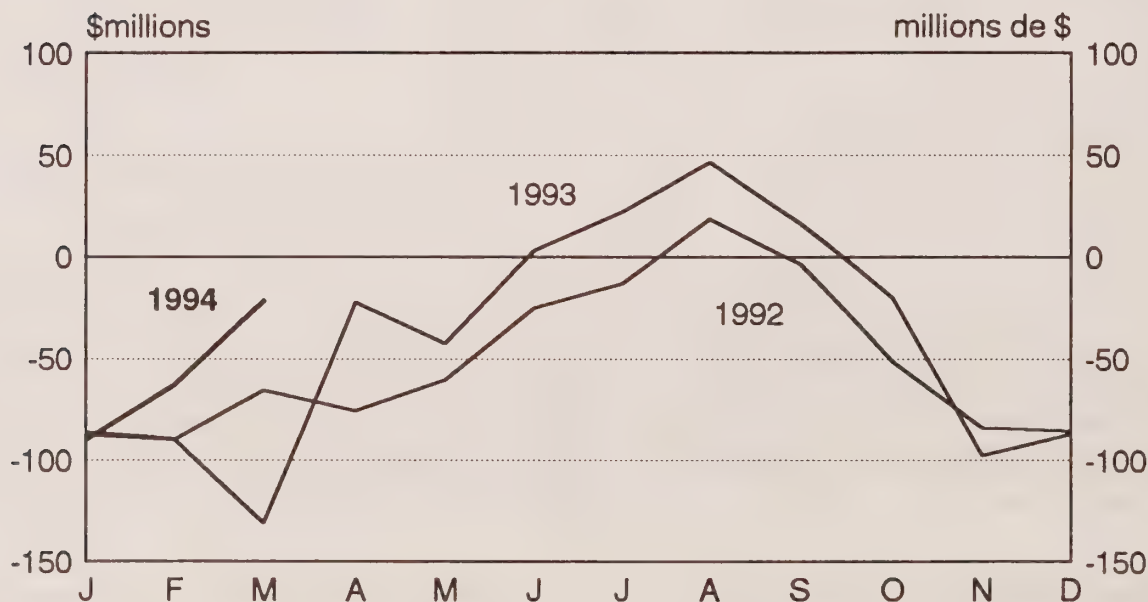


TABLE 3.

Domestic Operations - Passenger and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Fourth Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd	81,256	69.8	160,677	82.0	97.7
Air Transat	4,134	3.6	23,640	12.1	471.8
Royal Airlines	15,644	13.5	11,326	5.8	-27.6
Bradley Air Service Ltd	3,985	3.4	38	—	-99.0
Nationair (1)	11,285	9.7	...	...	...
Others/Autres	34	—	195	0.1	...
Total	116,338	100.0	195,876	100.0	68.4

(1) Nationair suspended operations at the end of march 1993.

DOMESTIC

-TRAFFIC AND MARKET SHARES

During the fourth quarter of 1993, domestic charter traffic showed a notable increase of 68.4% compared to the same period in 1992.

The strongest growth, in terms of passengers, was registered by Canada 3000 Airlines Ltd., which carried 160,677 charter passengers in the fourth quarter of 1993, compared to 81,256 charter passengers in the fourth quarter of 1992. This was an increase of 97.7%. Air Transat recorded the strongest increase, in percentage terms (471.8%), to reach 23,640 passengers in 1993 compared to 4,134 passengers in 1992.

Concerning domestic charter market shares, Canada 3000 Airlines Ltd. still held first place with a share of 82.0%. This share showed an increase of 12.2 percentage points compared to the market share held by this air carrier during the fourth quarter of 1992. Royal Airlines, during the fourth quarter of 1993, lost its second position to Air Transat. In fact, Air Transat showed an increase of 8.5 percentage points in comparison to the same period in 1992, from a share of 3.6% in 1992 to 12.1% in 1993. Concerning Royal Airlines, this company showed a decrease of 7.7 percentage points falling from a share of 13.5% in 1992 to a share of 5.8% in 1993.

TABLE 4.

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, Fourth Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Air Canada	16.2	11.8	4.4	7.3	0.3	2.1	27.4	19.4
Air Transat	17.4	26.3	27.5	70.9	28.7	34.8	9.0	13.2
Bradley Air Services Ltd.	0.6	0.1	0.0	0.0	1.3	0.3	0.3	0.1
Canada 3000 Airlines Ltd.	23.6	27.6	16.5	17.9	20.1	27.1	26.8	29.5
AIL/LACI	18.4	20.1	-	-	12.6	13.1	25.1	28.2
Nationair	18.5	-	51.3	-	32.5	-	4.5	-
Royal Airlines	3.3	13.2	-	3.9	4.5	22.5	3.2	8.3
Others/Autres	2.0	0.9	0.3	-	-	0.1	3.7	1.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

TABLEAU 3.

Opération intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Quatrièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

(1) Nationair a suspendu ses opérations à la fin de mars 1993.

INTÉRIEUR

-TRAFIC ET PARTS DE MARCHÉ

Durant le quatrième trimestre de 1993, le trafic intérieur de passagers voyageant sur des vols nolisés a connu une importante hausse de 68,4% par rapport à la même période en 1992.

La plus forte croissance, en termes de passagers, a été enregistrée par Canada 3000 Airlines Ltd. qui a transporté 160 677 passagers nolisés au cours du quatrième trimestre de 1993 comparativement à 81 256 passagers nolisés lors du quatrième trimestre de 1992, soit une augmentation de 97,7%. Air Transat a connu la plus forte hausse, en termes de pourcentage, soit 471,8%, pour atteindre 23 640 passagers en 1993 comparativement à 4 134 passagers en 1992.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec une part de 82,0%. Cette part a présenté une augmentation de 12,2 points de pourcentage comparativement à la part de marché que ce transporteur détenait au quatrième trimestre de 1992. Royal Airlines, durant le quatrième trimestre de 1993, a perdu sa deuxième place au profit de Air Transat. En fait, Air Transat a présenté une hausse de 8,5 points de pourcentage en comparaison à la même période en 1992, passant d'une part de 3,6% en 1992 à 12,1% en 1993. Quant à Royal Airlines, cette compagnie a présenté une diminution de 7,7 points de pourcentage pour passer d'une part de 13,5% en 1992 à une part de 5,8% en 1993.

TABLEAU 4.

Opérations internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Quatrièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

INTERNATIONAL

- MARKET SHARES

In the international sector, during the second quarter of 1993, it was Canada 3000 Airlines Ltd. with 241,645 passengers which held the largest market share with 27.6%. This was an increase of 4.0 percentage points compared to the same period in 1992. Canada 3000 Airlines Ltd. also held the largest market share in the transborder market with 29.5%.

The second largest market share, during the fourth quarter of 1993, was held by Air Transat which followed Canada 3000 Airlines Ltd. very closely with 230,012 passengers, and represented a share of 26.3%. This market share showed an increase of 8.9 percentage points compared to the one obtained in 1992. Air Transat also held the largest market shares for Europe and the South regions with percentages of 70.9% and 34.8%, respectively. These shares represented 114,044 and 62,068 passengers.

The third largest international charter carrier was Canadian Airlines Int'l Ltd. (CAIL) with 20.1% of the market, or 176,121 passengers. The United States and Europe were its major markets, with 133,059 passengers and 43,062 passengers, respectively. In these regions CAIL had market shares of 28.2% and 13.1%, respectively.

TABLE 5.

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Fourth Quarters 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Change 1992/1991 Variation %	Change 1993/1992 Variation %	Région
Africa	320	276	296	-13.8	7.2	Afrique
Asia	-	926	813	...	-12.2	Asie
Europe	99,879	113,743	112,360	13.9	-1.2	Europe
Southern	317,824	327,873	351,041	3.2	7.1	Sud
United States	495,697	542,269	506,779	9.4	-6.5	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	804,335	874,450	876,011	8.7	0.2	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	109,385	110,637	95,278	1.1	-13.9	Total transporteurs étrangers
Grand Total	913,720	985,087	971,289	7.8	-1.4	Grand Total

-TRAFFIC

During the fourth quarter of 1993, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 1.4% compared to the same period in 1992. All regions showed decreases, except Africa and the South. The number of passengers on foreign air carriers decreased the most. In fact, passenger counts for the foreign air carriers dropped from 110,637 in 1992 to 95,278 in 1993, representing a decrease of 13.9%. The number of passengers on Canadian air carriers remained constant.

INTERNATIONAL

- PARTS DE MARCHÉ

Au cours du quatrième trimestre de 1993, dans le secteur international, c'est le transporteur Canada 3000 Airlines Ltd. avec 241 645 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 27,6%, ce qui a représenté une augmentation de 4,0 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. Canada 3000 Airlines Ltd. détenait également la part la plus importante pour le marché transfrontalier avec 29,5%.

La deuxième position, pour l'importance des parts de marché lors du quatrième trimestre de 1993, était occupée par Air Transat, qui suivait Canada 3000 Airlines Ltd. de très près avec 230 012 passagers, représentant une part de 26,3%. Cette part de marché a présenté une hausse de 8,9 points de pourcentage comparativement à celle obtenue en 1992. Air Transat détenait également les parts de marché les plus importantes pour les régions de l'Europe et du Sud avec des pourcentages respectifs de 70,9% et 34,8% représentant 114 044 et 62 068 passagers.

Le troisième transporteur d'affrètement dans le secteur international était les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) avec une part de marché de 20,1%, soit 176 121 passagers. Les États-Unis avec 133 059 passagers et le Sud avec 43 062 passagers étaient les principaux marchés de LACI. Dans ces régions, LACI détenait des parts de marché de 28,2% et 13,1%, respectivement.

TABEAU 5.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, transporteurs canadiens et étrangers. Quatrièmes trimestres 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

-TRAFIC

Lors du quatrième trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 1,4% comparativement à la même période en 1992. Toutes les régions ont présenté des diminutions sauf l'Afrique et le Sud. C'est le nombre de passagers des transporteurs aériens étrangers qui a diminué le plus. En fait, le nombre de passagers des transporteurs étrangers est passé de 110 637 en 1992 à 95 278 en 1993, représentant une baisse de trafic de 13,9%, tandis que le nombre de passagers des transporteurs canadiens est demeuré constant.

- EUROPE

During the fourth quarter of 1993, Europe showed a decrease of 1.2%, from 113,743 passengers in 1992 to 112,360 passengers in 1993. Germany had the largest effect on Europe's data with a decrease of 88.1%. This country alone dropped by 8,873 passengers compared to 1992. This decrease could be attributed to the completion of contracts to transport Canadian military personnel after the closing of Canadian military bases in Germany. Although France, with 33,224 passengers, registered an increase of 14.0%, the majority of the European countries reported decreases in the number of passengers. The United Kingdom, Europe's largest charter market in 1992, recorded a decrease of 2.3%, from 38,418 passengers in 1992 to 37,540 passengers in 1993.

- SOUTH

The south was the only region, except for Africa, which registered an increase in the number of passengers to and from Canada, during the fourth quarter of 1993. This increase of 7.1% showed 168 additional passengers compared to the fourth quarter of 1992. This growth was led by Mexico with 13,894 additional passengers to total 129,616, the Netherlands Antilles with 9,045 additional passengers for a total of 25,579 and by Bahamas with 32 additional passengers to total 21,761.

- UNITED STATES

In the United States region, the number of passengers decreased 6.5% in comparison of the fourth quarter 1992. The majority of American markets showed decreases during that quarter of 1993. The most notable decrease in passenger terms, was registered by Florida, the largest charter market in United States, with a drop of 15.6%, from 304,690 visitors in 1992 to 257,134 visitors in 1993. Nevada, the second largest United States charter market for Canadians, showed an increase of 6.2%, from 165,649 passengers in 1992 to 175,909 passengers in 1993.

For further information, please contact F. Thibeault (19-997-6173).

- EUROPE

L'Europe, durant ce quatrième trimestre, a présenté une diminution de 1,2%, le nombre de passagers passant de 113 743 en 1992 à 112 360 en 1993. C'est l'Allemagne qui semble le plus avoir affecté les données de l'Europe avec une baisse de 88,1%. Ce pays a présenté à lui seul 8 873 passagers de moins qu'en 1992. Cette diminution peut être attribuable à la fin des différents contrats pour rapatrier le personnel militaire canadien, suite à la fermeture des bases militaires canadiennes en Allemagne. Malgré que la France ait enregistré une hausse de 14,0% avec 33 224 passagers, la majorité des pays de l'Europe ont connu des diminutions dans le nombre de passagers. Le Royaume-Uni, qui était le principal marché de l'Europe en 1992, a connu une diminution de 2,3%, le nombre de passagers passant de 38 418 en 1992 à 37 540 en 1993.

- SUD

Le Sud est la seule région, mis à part l'Afrique, qui a connu une hausse dans le nombre de ses passagers, en provenance ou à destination du Canada, au cours du quatrième trimestre de 1993. Cette augmentation de 7,1% qu'a connu le Sud a représenté 23 168 passagers de plus qu'en 1992. Cette croissance a été menée par le Mexique avec 13 894 passagers de plus pour un total de 129 616, les Antilles Néerlandaises avec 9 045 passagers de plus pour un total de 25 579 et par les Bahamas, qui avec 7 032 passagers de plus ont présenté un total de 21 761.

- ÉTATS-UNIS

Dans la région des États-Unis, le nombre de passagers a diminué de 6,5% par rapport au quatrième trimestre de 1992. La majorité des marchés d'affrètement américains ont présenté des diminutions durant ce trimestre de 1993. La diminution la plus importante, en termes de passagers, a été enregistrée par la Floride, le plus gros marché d'affrètement aux États-Unis, avec une baisse de 15,6%, le nombre de visiteurs passant de 304 690 en 1992 à 257 134 en 1993. Quant au Nevada, le second marché d'affrètement en importance aux États-Unis pour les Canadiens, il a présenté une hausse de 6,2%, passant de 165 649 passagers en 1992 à 175 909 passagers en 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-6173).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 7

Vol. 26, N° 7

HIGHLIGHTS

FAITS SALLANTS

- After four months of 1994, the combined operations of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. totalled 7.5 billion passenger-kilometres on international scheduled air services. This puts the carriers at 90% of the level they were at after four months of 1990, and comes after a few years of steady increases, following a drop in demand in 1991. Available on CANSIM: Matrix 385
- Preliminary estimates from Level I air carriers showed that in 1993 the average domestic air fare increased over 1992, while the proportion of discount passengers decreased relative to the same period.
- Preliminary 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 2% from the previous year. The overall decline was caused by a 4% drop in domestic traffic.
- The number of domestic scheduled origin and destination passengers carried during the first three quarters of 1993 decreased in comparison to the same period in 1992 for all but two of the top 25 city-pairs.

- Après les quatre premiers mois de 1994, les activités combinées d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 7,5 milliards de passagers-kilomètres sur les services aériens réguliers internationaux. Ce nombre représente 90% du niveau atteint par ces transporteurs après les quatre premiers mois de 1990 et est obtenu après quelques années d'augmentations soutenues. Ces hausses suivent une baisse dans la demande survenue en 1991. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Selon les données provisoires fournies par les transporteurs aériens de niveau I, en 1993 le tarif moyen intérieur a augmenté par rapport à 1992, alors que la proportion des passagers des vols réguliers intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit en 1993 a diminué au cours de la même période.
- Les données provisoires de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 2% par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la baisse de trafic est attribuable à une diminution de 4% dans le trafic intérieur.
- Le nombre de passagers transporté sur les vols réguliers intérieurs, selon l'origine et la destination, durant les trois premiers trimestres de 1993, a diminué comparativement à la même période en 1992.

Recent releases

Mises en circulation récentes

- **Air Carrier Operations in Canada, July-September 1993** (Catalogue No. 51-002)
- **Air Carrier Traffic at Canadian Airports, April-June 1993** (Catalogue No. 51-005)

- **Opérations des transporteurs aériens au Canada, Juillet-septembre 1993** (n° 51-002 au catalogue)
- **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Avril-juin 1993** (n° 51-005 au catalogue)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1994

Mise en circulation, juillet 1994

Note of Appreciation

Note de reconnaissance

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
April 1994 (Preliminary Data)

	April 1994 Avril	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
OPERATIONAL STATISTICS	'000	%	'000	%
Scheduled and Charter Services				
Passengers				
Scheduled - Domestic	826	-3.5	3,217	-1.2
- International	531	4.9	2,068	5.5
- Total	1,357	-0.4	5,285	1.3
Charter	152	0.7	747	-1.5
Total	1,509	-0.3	6,032	1.0
Passenger-kilometres -				
Scheduled - Domestic	1 157 148	-1.6	4 415 405	1.1
- International	1 910 777	6.5	7 478 053	7.6
- Total	3 067 926	3.3	11 893 459	5.1
Charter	344 669	-3.4	1 828 090	0.9
Total	3 412 596	2.6	13,721 550	4.5
Available seat-kilometres -				
Scheduled	4 907 103	5.1	19 104 075	4.8
Charter	452 212	-0.3	2 283 596	2.1
Total	5 359 316	4.6	21 387 671	4.5
Passenger Load Factor -				
Scheduled %	62.5	...	62.3	...
Charter %	76.2	...	80.1	...
Total %	63.7	...	64.2	...
Goods carried (kgs)				
Scheduled	31 390	0.5	130 605	5.1
Charter	145	-17.1	598	-23.7
Total	31 536	0.4	131 203	4.9
Goods tonne-kilometres -				
Scheduled	119 195	13.0	481 989	13.0
Charter	478	-13.7	1 982	-22.3
Total	119 673	12.9	483 971	12.8
Hours Flown	52	6.1	206	4.6
All Operations				
Litres of turbo fuel consumed	235 967	4.8	952 620	6.2

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

After four months of 1994, the combined operations of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) totalled 7.5 billion passenger-kilometres on international scheduled air services. This puts the carriers at 90% of the level they were at after four months of 1990, and comes after a few years of steady increases, following a drop in demand in 1991.

In last month's service bulletin, total operating revenue reported for the month of January, should be revised to \$395,023,000. This is \$19,277,000 higher than was originally reported. The year-to-date total operating revenue for the months of February and March should be adjusted upward to reflect this change. In addition, several percentage changes have been revised.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, avril 1994 (données provisoires)

	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	'000	%
Services réguliers et d'affrètement		
Passagers		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Passagers - kilomètres -		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers		
Affrètements		
Total		
Coefficient de remplissage -		
Réguliers %		
Affrètements %		
Total %		
Marchandises transportées (kgs)		
Réguliers		
Affrètements		
Total		
Tonnes-kilomètres de marchandises -		
Réguliers		
Affrètements		
Total		
Heures de vol		
Ensemble des opérations		
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres		

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Après les quatre premiers mois de 1994, les activités combinées d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 7,5 milliards de passagers-kilomètres sur les services aériens réguliers internationaux. Ce nombre représente 90% du niveau atteint par ces transporteurs après les quatre premiers mois de 1990 et est obtenu après quelques années d'augmentations soutenues. Ces hausses suivent une baisse dans la demande survenue en 1991.

Dans le bulletin de service du dernier mois, le total, recettes d'exploitation, devrait être révisé à 395 023 000\$. Ce total est 19 277 000\$ plus haut que ce qui avait été déclaré précédemment. Le cumulatif total, recettes d'exploitation pour les mois de février et mars devrait être ajusté à la hausse pour refléter ce changement. De plus, plusieurs pourcentages de variation ont été révisés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1993 (Preliminary Estimates)

TABEAU 2.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers								
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic									
									Intérieur
First quarter	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	Premier trimestre
Second quarter	3,577.7	-7.1	27.1	33.8	68.2	61.6	4.8	4.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,860.1	2.8	25.2	27.5	69.3	67.8	5.5	4.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,246.9	1.4	28.7	31.6	67.8	64.8	3.5	3.6	Quatrième trimestre
Annual	13,750.7	-1.1	27.9	31.9	67.5	64.0	4.6	4.1	Annuel
<u>Southern services</u>									
									<u>Services secteur sud</u>
First quarter	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	Premier trimestre
Second quarter	3,392.4	-7.4	26.0	32.5	69.0	62.6	5.0	4.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,655.6	2.6	24.1	26.2	70.2	68.9	5.7	4.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,069.8	1.1	27.5	30.4	68.8	65.9	3.6	3.8	Quatrième trimestre
Annual	13,005.7	-1.4	26.8	30.6	68.4	65.1	4.8	4.3	Annuel
Short-haul									
									Court-courrier
First quarter	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	Premier trimestre
Second quarter	1,766.2	-0.3	32.1	36.9	64.0	59.2	3.9*	3.9	Deuxième trimestre
Third quarter	1,753.3	11.8	30.7	32.9	64.5	63.3	4.8	3.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,642.5	7.0	32.6	33.3	64.4	63.9	3.0	2.8	Quatrième trimestre
Annual	6,809.7	5.8	32.3	35.0	63.7	61.8	4.0	3.2	Annuel
Long-haul									
									Long-courrier
First quarter	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	1,626.2	-14.0	20.4	27.7	73.7	66.4	6.0	5.9	Deuxième trimestre
Third quarter	1,902.3	-4.5	18.9	20.1	74.7	74.1	6.4	5.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,427.3	-5.0	22.3*	27.0*	73.4	68.2	4.3	4.8	Quatrième trimestre
Annual	6,196.0	-8.2	21.6	25.8	72.9	68.8	5.5	5.4	Annuel
<u>Northern Services</u>									
									<u>Services secteur nord</u>
First quarter	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	Premier trimestre
Second quarter	185.3	-2.2	47.1	57.4	52.0	41.8	0.9	0.8*	Deuxième trimestre
Third quarter	204.5	6.4	46.2	50.9	53.0	48.3	0.8	0.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	177.1	8.4	49.7	53.4	49.3	45.6	1.0*	1.0	Quatrième trimestre
Annual	745.0	4.6	48.4	54.5	50.6	44.7	1.0	0.8	Annuel

¹ Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "****") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "****" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "****") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "****" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 2.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1993 (Preliminary Estimates)

TABEAU 2.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993		
	No. - Nbre ('000,000)	%			%					
Domestic										Intérieur
First quarter	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Premier trimestre	
Second quarter	4 366.9	-11.6	21.8	28.5	72.6	66.0	5.6	5.5	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 123.9	-2.2	19.8	21.2	74.0	73.2	6.2	5.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3 850.4	-0.4	23.7	27.8*	72.0	67.9	4.3	4.3	Quatrième trimestre	
Annual	16 765.3	-5.2	22.8	26.7	71.9	68.3	5.3	5.0	Annuel	
<u>Southern services</u>										<u>Services secteur sud</u>
First quarter	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Premier trimestre	
Second quarter	4 218.1	-11.7	21.1	27.7	73.2	66.7	5.7	5.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 943.4	-2.2	18.9	20.4	74.7	73.8	6.4	5.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3 711.4	-0.6	22.9	27.0*	72.7	68.6	4.4	4.4	Quatrième trimestre	
Annual	16 162.3	-5.3	22.0	25.9	72.5	69.0	5.5	5.2	Annuel	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Premier trimestre	
Second quarter	761.8	-2.3	29.9	35.4	66.1	60.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	772.1	10.6	29.0	31.4	66.1	64.4	5.0	4.2	Troisième trimestre	
Fourth quarter	707.4	7.4	30.7	32.4	66.4	64.8	2.9	2.7	Quatrième trimestre	
Annual	2 944.7	4.7	30.3	33.5	65.7	63.3	4.0	3.2	Annuel	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Premier trimestre	
Second quarter	3 456.3	-13.5	19.4	26.0	74.5	68.0	6.1	6.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 171.2	-4.3	17.3	18.3	76.1	75.5	6.6	6.1	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3 004.0	-2.3	21.2	25.8*	74.1	69.4	4.7	4.8	Quatrième trimestre	
Annual	13 217.6	-7.2	20.4	24.2	73.9	70.2	5.8	5.6	Annuel	
<u>Northern Services</u>										<u>Services secteur nord</u>
First quarter	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Premier trimestre	
Second quarter	148.8	-10.3	42.8	51.0	56.4	48.2	0.8	0.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	180.6	-2.8	42.9	43.9	56.4	55.6	0.7	0.6	Troisième trimestre	
Fourth quarter	139.0	3.0	46.2	49.4	53.0	49.8	0.8*	0.8*	Quatrième trimestre	
Annual	603.0	-3.8	44.6	48.5	54.6	50.8	0.9	0.7	Annuel	

¹ Two Level II air carriers are also included for 1993. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "****") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "****" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "****") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "****" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

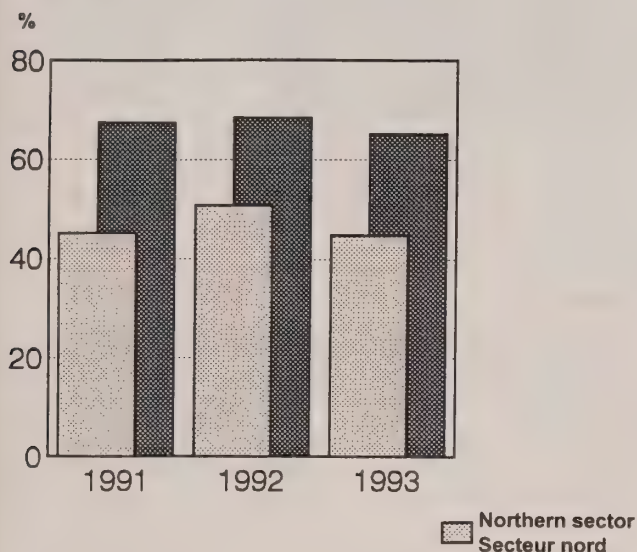
Preliminary estimates (see Table 2.1) indicated that 64.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket in 1993. This level represented a decrease of 3.5 percentage points compared to the record level of 1992 and a decrease of 2.2 percentage points compared to the level of 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 68.3%, down from the record 71.9% in 1992 (see Table 2.2).

At a more disaggregate level, Figure 2.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 2.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1991-1993

Passengers
Passagers



In the southern sector, 65.1% of passenger traffic (representing 69.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during 1993. In 1992, the corresponding figures were 68.4% for passengers and 72.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers accounted for only 44.7% of the traffic during 1993, down from 50.6% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 3.8 percentage points (54.6% to 50.8%) during this period.

It should be noted that approximately 95% of all passengers and 96% of the discount passengers were travelling within the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During 1993, discount carriage on long-haul services represented 68.8% of passenger volume and 70.2% of passenger-kilometres; this compared with 61.8% and 63.3%, respectively for short-haul services (see Figure 2.2).

Utilisation des tarifs réduits

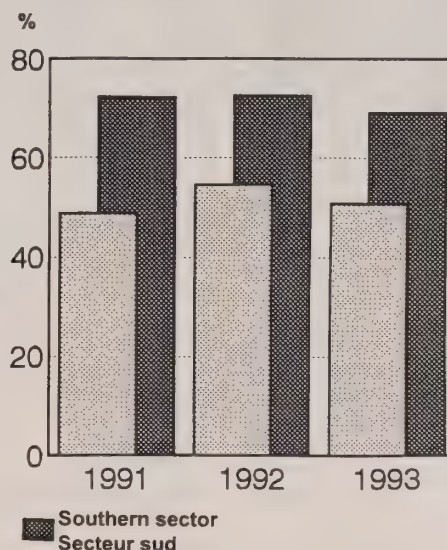
Selon les estimations provisoires (voir tableau 2.1), 64,0% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1993. Ce niveau représente une baisse de 3,5 points de pourcentage par rapport au niveau record de 1992 et une baisse de 2,2 points de pourcentage par rapport au niveau de 1991. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer d'un sommet de 71,9% en 1992 à 68,3% en 1993 (voir tableau 2.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 2.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 2.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 65,1% du trafic de passagers (représentant 69,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1993, comparativement à 68,4% et 72,5% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté seulement 44,7% du trafic en 1993, une baisse par rapport à 50,6% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 3,8 points de pourcentage (de 54,6% à 50,8%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

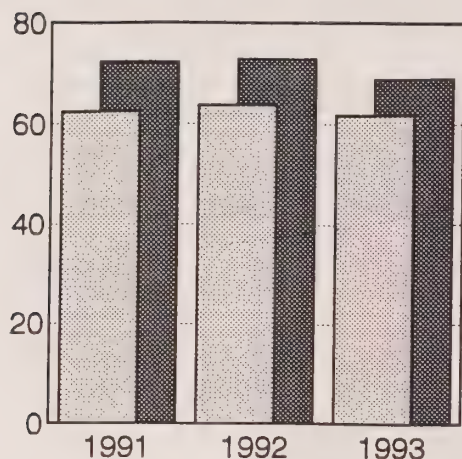
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68,8% du volume de passagers et 70,2% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,8% et 63,3% (voir figure 2.2).

Figure 2.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1991-1993

Passengers
Passagers

%



Short-Haul
Court-courriers

Average Fares

The average fare (all types) paid in 1993 by passengers on all domestic city-pairs was a record \$191, up by 7.6% from the \$178 average fare of 1992, and 0.6% above the previous record of \$190 in 1990. Figure 2.3 shows that average fares in most sectors have broken the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990.

Figure 2.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1991-1993

All Fares
Tous les tarifs

\$

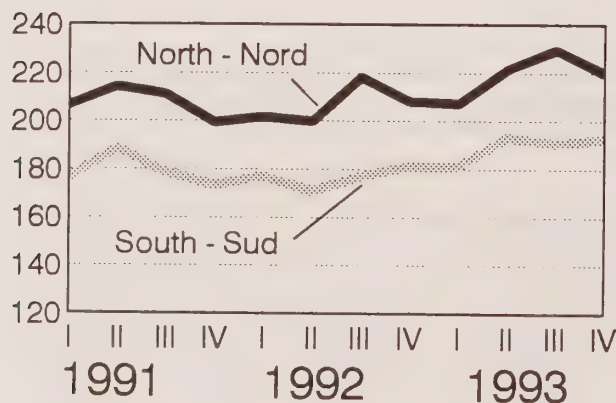
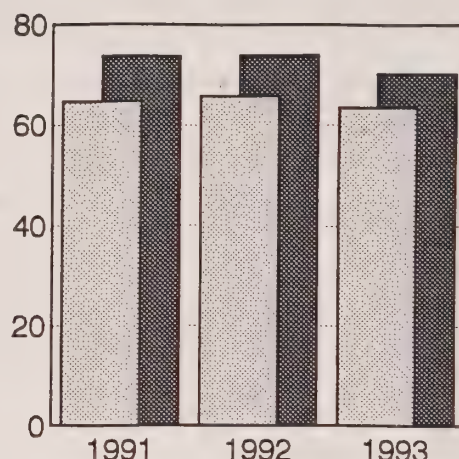


Figure 2.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



Long-Haul
Long-courriers

Tarifs moyens

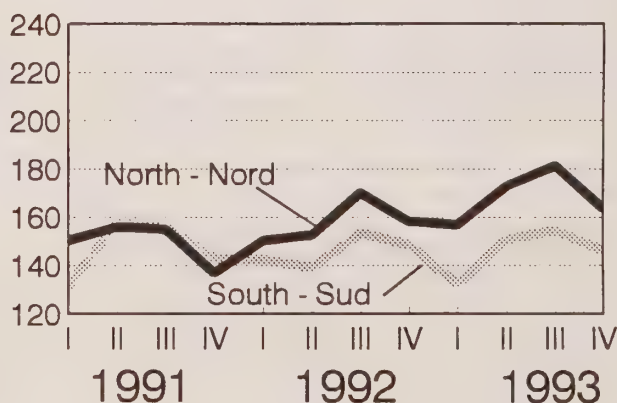
En 1993, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 191\$, ce qui représente une hausse de 7,6% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992, et une hausse de 0,6% par rapport au tarif moyen record précédent de 190\$ observé en 1990. La figure 2.3 montre un renversement de la tendance dans la plupart des secteurs alors qu'une baisse des tarifs moyens avait été observée depuis le troisième ou le quatrième trimestre de 1990.

Figure 2.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1991-1993

Discount Fares
Tarifs réduits

\$



The largest increase in domestic air fares in the fourth quarter was for southern (deregulated) average air fares (all fares), which rose by 6.4% from \$181 in the fourth quarter of 1992 to \$193 in 1993. Southern average discount fares were the only fares to decrease in the fourth quarter, from \$149 in 1992 to \$146 in 1993.

The average air fares in 1993 in the North and the South all increased relative to 1992. In the northern sector, the average fare (all fares) increased by 6.2%, while average discount fares increased by 7.1%. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 7.6%, while average discount fares rose by 0.5% between 1992 and 1993.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication **Canada Civil Aviation**, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1993 issue of the publication **Air Carrier Operations in Canada** is scheduled for release in the summer of 1994 and the 1993 issue of the publication **Canada Civil Aviation** is scheduled for release in the fall of 1994. For further information, please contact B. Snider, (819) 997-1989, or L. Di Pietro, (819) 997-6176.

L'augmentation la plus forte au cours du quatrième trimestre a été enregistrée pour les tarifs moyens (tous les tarifs) du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 6,4%, passant de 181\$ au cours du quatrième trimestre de 1992 à 193\$ en 1993. Les tarifs réduits moyens du secteur sud ont été les seuls tarifs à diminuer au cours du quatrième trimestre, passant de 149\$ en 1992 à 146\$ en 1993.

En 1993, les tarifs aériens moyens dans le Nord et le Sud ont tous augmenté par rapport à 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 6,2%, alors que le tarif réduit moyen a augmenté de 7,1%. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 7,6%, alors que le tarif réduit moyen a progressé de 0,5% entre 1992 et 1993.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenait AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue et dans la publication **Aviation civile canadienne**, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1993 de la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada** devrait paraître à l'été de 1994 et l'édition de 1993 de la publication **Aviation civile canadienne** devrait paraître à l'automne de 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec B. Snider, (819) 997-1989, ou L. Di Pietro, (819) 997-6176.

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, quatrième trimestre 1993 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Fourth Quarter 1993/1992
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation quatrième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ON	3,471,599	306,295	641,429	4,419,323	2.2
2	Vancouver International BC	1,499,524	474,735	202,953	2,177,212	2.5
3	Montréal/Dorval Intl QC	983,625	273,013	92,806	1,349,444	1.7
4	Calgary International AB	738,497	247,990	87,292	1,073,779	2.5
5	Ottawa International ON	430,984	125,617	16,912	573,513	-5.5
6	Winnipeg International MB	382,229	80,710	47,872	510,811	-0.5
7	Halifax International NS	260,037	231,150	17,754	508,941	-0.5
8	Montréal/Mirabel Intl QC	264,023	8,228	132,304	404,555	-9.0
9	Edmonton Municipal AB	130,053	176,249	35	306,337	40.6
10	Edmonton International AB	226,964	20,521	58,277	305,762	-25.7
11	Victoria International BC	13,615	143,157	6,083	162,855	-1.5
12	Québec QC	20,894	87,152	27,783	135,829	-5.7
13	St. John's NF	63,365	62,717	8,273	134,355	-3.6
14	Regina SK	79,230	41,981	4,828	126,039	-12.7
15	Saskatoon SK	55,560	64,259	4,873	124,692	-8.3
16	Thunder Bay ON	64,777	45,610	138	110,525	-8.6
17	Kelowna BC	-	73,817	3,878	77,695	0.8
18	London ON	-	68,032	257	68,289	2.8
19	Prince George BC	33,957	27,520	166	61,643	0.6
20	Moncton NB	14,532	38,498	-	53,030	-1.6
21	Fredericton NB	13,138	33,873	-	47,011	-6.9
22	Sudbury ON	-	46,521	-	46,521	-8.9
23	Yellowknife NT	15,228	30,774	-	46,002	3.5
24	Toronto Island ON	-	45,676	-	45,676	15.7
25	Saint John NB	11,841	33,212	58	45,111	3.1
26	Timmins ON	-	40,261	-	40,261	-0.1
27	Sault Ste. Marie ON	-	39,832	42	39,874	0.2
28	Windsor ON	-	38,669	7	38,676	10.7
29	Vancouver-Seaplane Base BC	-	37,663	-	37,663	-0.7
30	Victoria-Inner Harbour BC	-	35,003	-	35,003	1.3
31	Charlottetown PE	3,269	31,361	335	34,965	0.2
32	Deer Lake NF	3,515	30,536	-	34,051	-0.3
33	Sydney NS	-	32,937	-	32,937	5.2
34	Kamloops BC	-	26,538	1,661	28,199	-0.3
35	Thompson MB	9,498	15,627	-	25,125	4.6
36	Sept-Îles QC	-	24,774	-	24,774	-5.8
37	Grande Prairie AB	-	22,543	-	22,543	4.3
38	Gander International NF	471	21,787	-	22,258	-0.3
39	Nanaimo BC	-	21,796	-	21,796	9.1
40	Whitehorse YT	19,282	2,345	-	21,627	-2.8
41	Cranbrook BC	-	21,511	-	21,511	-3.9
42	Rouyn QC	-	16,584	3,490	20,074	22.0
43	Lethbridge AB	-	19,257	-	19,257	-10.5
44	Prince Rupert BC	8,092	10,881	-	18,973	-30.7
45	Castlegar BC	-	18,906	-	18,906	-8.3
46	Val D'Or QC	4,262	13,757	-	18,019	-19.8
47	Goose Bay NF	4,194	13,428	64	17,686	-2.4
48	Fort St. John BC	-	17,450	-	17,450	-2.6
49	Penticton BC	-	16,906	-	16,906	-2.9
50	Bagotville/Saguenay QC	-	16,901	-	16,901	-16.7
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		8,826,255	3,374,560	1,359,570	13,560,385	0.3
Total Canada		8,871,136	3,971,422	1,363,558	14,206,116	0.2

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50
Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1993
(Preliminary Data)

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service, annuel 1993 (données
provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1993/1992
1993	-	-	-	-	-	-
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation annuelle
						%
1	Lester B. Pearson International ON	15,088,671	1,191,901	2,880,367	19,160,939	0.2
2	Vancouver International BC	6,966,713	1,920,937	778,674	9,666,324	2.3
3	Montréal/Dorval Intl QC	4,104,031	1,082,368	408,840	5,595,239	0.6
4	Calgary International AB	3,376,794	933,982	272,249	4,583,025	-2.0
5	Ottawa International ON	1,793,740	480,902	100,902	2,375,544	-4.9
6	Montréal/Mirabel Intl QC	1,301,370	25,538	918,823	2,245,731	-7.5
7	Halifax International NS	1,151,363	991,745	101,267	2,244,375	-2.8
8	Winnipeg International MB	1,551,703	331,068	197,996	2,080,767	-2.9
9	Edmonton International AB	1,240,516	86,645	193,306	1,520,467	-15.1
10	Edmonton Municipal AB	395,580	605,932	70	1,001,582	14.9
11	Victoria International BC	60,596	580,793	21,236	662,625	-5.0
12	Québec QC	95,513	373,642	191,664	660,819	-2.8
13	St. John's NF	274,323	273,738	40,151	588,212	-5.5
14	Regina SK	298,604	182,150	26,414	507,168	-12.4
15	Saskatoon SK	227,487	248,293	28,364	504,144	-11.7
16	Thunder Bay ON	265,692	192,202	145	458,039	-7.7
17	Kelowna BC	-	276,093	10,074	286,167	-3.8
18	London ON	-	257,681	6,336	264,017	2.4
19	Prince George BC	129,221	103,001	526	232,748	-0.9
20	Moncton NB	61,956	159,425	1,487	222,868	-3.2
21	Yellowknife NT	63,941	134,471	263	198,675	3.6
22	Fredericton NB	58,698	131,132	4	189,834	-11.0
23	Sudbury ON	-	189,607	-	189,607	-8.5
24	Saint John NB	52,489	131,531	61	184,081	-6.1
25	Charlottetown PE	20,452	148,594	4,307	173,353	-9.8
26	Vancouver-Seaplane Base BC	-	162,890	-	162,890	-1.0
27	Toronto Island ON	-	162,522	102	162,624	3.9
28	Sault Ste. Marie ON	30	155,980	62	156,072	-2.2
29	Windsor ON	-	150,987	445	151,432	0.4
30	Timmins ON	-	150,933	-	150,933	-5.5
31	Victoria-Inner Harbour BC	-	150,182	-	150,182	5.5
32	Deer Lake NF	16,201	131,968	-	148,169	-1.0
33	Sydney NS	-	135,873	319	136,192	-2.4
34	Kamloops BC	253	103,770	4,806	108,829	-2.3
35	Whitehorse YT	94,248	11,547	-	105,795	-13.6
36	Sept-Îles QC	-	105,326	-	105,326	-11.4
37	Thompson MB	38,248	60,976	-	99,224	4.0
38	Gander Internatinal NF	928	88,273	2,425	92,076	-8.8
39	Prince Rupert BC	40,098	50,920	-	91,018	-19.2
40	Nanaimo BC	-	89,687	-	89,687	-1.6
41	Cranbrook BC	-	84,046	-	84,046	-2.0
42	Grande Prairie AB	-	79,319	-	79,319	-5.0
43	Castlegar BC	-	79,273	-	79,273	-5.9
44	Rouyn QC	-	64,831	12,209	77,040	-1.8
45	Goose Bay NF	19,081	54,751	2,902	76,734	-8.6
46	Terrace CB	39,943	36,516	-	76,459	-8.1
47	Lethbridge BC	-	72,025	98	72,123	-12.7
48	Val D'Or QC	15,229	55,634	-	70,863	-17.0
49	Fort St John BC	-	69,815	-	69,815	-6.5
50	North Bay ON	-	68,369	5	68,374	-16.4
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		38,843,712	13,410,234	6,206,899	58,460,845	-1.4
Total Canada		39,026,320	15,850,224	6,228,017	61,104,561	-1.6

TABLE 5.

TABLEAU 5.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service -Annual 1992 and 1993 (Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Annuel 1992 et 1993 (données provisoires)

Sector/ Type of Service	Annual 1992 Annuel	Annual 1993 Annuel	Change Annual 1993/1992 Variation annuelle	Secteur/ Genre de service
			%	
Domestic	40,998,723	39,340,766	-4.0	Intérieur
Transborder	13,148,324	13,576,243	3.3	Transfrontalier
Other International	7,923,347	8,187,552	3.3	Autre international
Major Scheduled Services	40,405,937	39,026,320	-3.4	Principaux services réguliers
Regional and Local				Services réguliers régionaux
Scheduled Services	15,884,588	15,850,224	-0.2	et locaux
Major Charter Services	5,779,869	6,228,017	7.8	Principaux services d'affrètement

Preliminary 1993 data showed that total enplaned/deplaned passengers declined 1.6% from the previous year. The overall decline was caused by a 4.0% drop in domestic traffic. Only 10 of the top 50 airports had an increase in traffic over the comparison period.

Total enplaned/deplaned passenger volume on major scheduled services declined by 3.4%. This was due to a 8.4% drop in domestic traffic. Transborder and other international traffic increased by 3.8% and 6.8% respectively.

Overall departing capacity on major scheduled services declined by 6.8%. As a result of this, the average departing load factor increased 1.7 percentage points to 59.3%. The largest drop in capacity occurred on the domestic sector where available seats declined by 9.7%. Transborder sector capacity was also cut back with 3.2% fewer seats. On the other hand, other international sector capacity increased by 1.8%.

Traffic on regional and local scheduled services remained essentially unchanged with only a 0.2% decline in volume. For this type of service, domestic volume was down 0.8% while transborder volume was up by 7.3%.

Traffic on major charter services increased by 7.8%. Transborder charter traffic was down by 1.7% while other international declined by 4.0%. However, domestic charter traffic continued its strong growth with a 50.4% increase. Domestic charter volume has quintupled since 1989.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires de 1993 indiquent que le total des passagers embarqués et débarqués a diminué de 1,6% par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la baisse de trafic est attribuable à une diminution de 4,0% dans le trafic intérieur. Parmi les 50 premiers aéroports, 10 seulement ont enregistré une augmentation de trafic pour la période de comparaison.

Le volume total des passagers embarqués et débarqués voyageant sur les principaux services réguliers a baissé de 3,4%. Cette baisse est attribuable à une diminution de 8,4% du trafic intérieur. Le trafic transfrontalier et le trafic autre international ont augmenté de 3,8% et 6,8% respectivement.

La capacité globale des départs sur les principaux services réguliers a diminué de 6,8%. Conséquemment, la moyenne du coefficient de remplissage, au départ, s'est accrue de 1,7 points de pourcentage pour atteindre 59,3%. La plus importante baisse sur le plan de la capacité a eu lieu dans le secteur intérieur où les sièges disponibles ont diminué de 9,7%. Une forte diminution à ce chapitre a également eu lieu dans le secteur transfrontalier, soit une baisse de 3,2%. D'autre part, la capacité du secteur autre international a augmenté de 1,8%.

Le trafic sur les services réguliers régionaux et locaux est demeuré essentiellement inchangé avec une baisse de volume de seulement 0,2%. Pour ce genre de service, le trafic intérieur a diminué de 0,8% tandis que le volume transfrontalier s'est accru de 7,3%.

Le trafic sur les principaux services d'affrètement a augmenté de 7,8%. Pour ce genre de service, le trafic transfrontalier a baissé de 1,7% alors qu'une baisse de 4,0% est survenue dans le secteur autre international. Toutefois, le volume de trafic intérieur a maintenu une importante augmentation avec une hausse de 50,4%. Le trafic intérieur sur les services d'affrètement a quintuplé depuis 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993	Airports	Fourth Quarter 1992	Fourth Quarter 1993	Change 1993/1992
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B. Pearson ON	76 526	78 146	2.1
2	Vancouver International BC	34 070	38 290	12.4
3	Montréal/Mirabel Intl QC	25 818	24 484	-5.2
4	Calgary International AB	10 397	11 497	10.6
5	Winnipeg International MB	7 434	7 812	5.1
6	Montréal/Dorval Intl QC	6 121	6 476	5.8
7	Edmonton International AB	4 401	5 137	16.7
8	Halifax International NS	4 827	4 715	-2.3
9	Ottawa International ON	1 513	1 708	12.9
10	Moncton NB	1 022	1 263	23.6
11	St. John's NF	851	1 046	22.9
12	Hamilton ON	-	708	100.0
13	Edmonton Municipal AB	125	627	401.6
14	Yellowknife NT	405	450	11.1
15	Iqaluit NT	371	321	-13.5
16	Saskatoon SK	216	202	-6.5
17	Norman Wells NT	217	195	-10.1
18	Goose Bay NF	506	189	-62.6
19	Regina SK	206	188	-8.7
20	Whitehorse YT	190	170	-10.5
21	Inuvik NT	144	166	15.3
22	Thunder Bay ON	177	158	-10.7
23	Resolute Bay NT	142	124	-12.7
24	Kuujuaq QC	127	114	-10.2
25	Nanisivik NT	133	106	-20.3
26	Wabush NF	91	86	-5.5
27	Prince George BC	63	82	30.2
28	Thompson MB	65	72	10.8
29	Kuujuaq QC	245	61	-75.1
30	La Grande QC	61	53	-13.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		176 464	184 646	4.6
Total Canada		177 069	185 076	4.5

Preliminary fourth quarter 1993 data showed that total enplaned and deplaned cargo increased 4.5% from the same quarter of the previous year.

Other international sector cargo traffic had the largest gain increasing by 11.7% (6 962 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by 12.5% and Vancouver International also showed strong growth with an increase of 31.9%. An increase of 127.9% in other international cargo was the primary reason for the large (16.7%) overall increase at Edmonton International.

Overall, domestic segment cargo remained unchanged from the previous year. Lester B. Pearson and Mirabel had domestic segment decreases of 7.1% and 24.8% respectively. However, Vancouver domestic segment cargo volume increased by 6.2% while Calgary improved by 13.5%.

Transborder cargo volume was up 3.5%. For this segment, Lester B. Pearson and Mirabel increased by 4.0% and 5.7% respectively while, Vancouver was down 4.1%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Quatrième trimestre 1993 (données provisoires)

Selon les données provisoires du quatrième trimestre de 1993, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a augmenté de 4,5% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Le trafic de marchandises du secteur autres internationaux a obtenu la plus forte hausse en augmentant de 11,7% (6 962 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a monté de 12,5% et à l'aéroport International de Vancouver, il a également démontré une forte croissance avec une augmentation de 31,9%. Une hausse de 127,9% des marchandises dans le secteur autres internationaux fut la principale raison de la forte augmentation totale (16,7%) enregistrée à l'aéroport international d'Edmonton.

Dans l'ensemble, les marchandises du segment intérieur sont demeurées inchangées par rapport à l'année précédente. Les aéroports Lester B. Pearson et Mirabel ont présenté des diminutions dans le segment intérieur de 7,1% et 24,8% respectivement. Cependant, pour Vancouver, le volume de marchandises du segment intérieur a diminué de 6,2%, pendant que celui de Calgary a augmenté de 13,5%.

Le volume des marchandises transfrontalières a augmenté de 3,5%. Pour ce segment, Lester B. Pearson et Mirabel ont présenté des hausses respectives de 4,0% et 5,7%, tandis que Vancouver a diminué de 4,1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burrnell (819-997-0198).

TABLE 7.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Third Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1992	Third Quarter 1993	Jan-Sept. 1992	Jan-Sept. 1993	Change Jan-Sept 1993/1992
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept.	Jan-sept.	Variation Jan-sept
				No.-Nbre		%
1	Montréal - Toronto	254,980	251,490	826,400	812,780	-1.6
2	Toronto- Vancouver	215,790	164,340	516,240	407,140	-21.1
3	Ottawa - Toronto	141,230	124,390	492,150	445,250	-9.5
4	Calgary - Toronto	108,600	102,480	274,100	249,580	-8.9
5	Calgary - Vancouver	110,090	90,590	301,980	253,170	-16.2
6	Toronto - Winnipeg	80,440	68,880	221,030	185,430	-16.1
7	Halifax - Toronto	76,600	65,420	206,020	182,400	-11.5
8	Edmonton - Toronto	71,430	64,020	179,120	159,320	-11.1
9	Edmonton - Vancouver	77,930	62,690	219,310	198,760	-9.4
10	Calgary - Edmonton	51,900	52,860	178,190	188,080	5.6
11	Montréal - Vancouver	52,840	46,000	142,190	113,510	-20.2
12	Ottawa - Vancouver	47,850	38,060	115,980	103,760	-10.5
13	Vancouver - Victoria	38,840	37,950	107,350	102,690	-4.3
14	Thunder Bay - Toronto	42,700	35,720	135,100	114,720	-15.1
15	Vancouver - Winnipeg	43,130	34,300	118,250	90,160	-23.8
16	St. John's - Toronto	36,400	29,850	87,230	71,320	-18.2
17	Calgary - Montréal	32,470	26,930	76,120	68,860	-9.5
18	Calgary - Winnipeg	31,700	26,000	89,630	78,560	-12.4
19	Calgary - Ottawa	26,500	23,990	66,530	61,060	-8.2
20	Prince George - Vancouver	23,950	23,240	78,710	80,770	2.6
21	Halifax - Ottawa	27,770	23,220	79,210	69,480	-12.3
22	Regina - Toronto	23,450	21,320	66,280	57,980	-12.5
23	Halifax - Montréal	30,410	21,250	85,270	63,390	-25.7
24	Ottawa - Winnipeg	25,530	21,170	72,730	66,160	-9.0
25	Saskatoon - Toronto	24,070	20,640	62,360	53,790	-13.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus						
		1,713,090	1,476,800	4,797,480	4,278,120	-10.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes						
		3,041,550	2,642,730	8,690,930	7,686,150	-11.6

The number of domestic scheduled origin and destination passengers carried during the first three quarters of 1993 decreased in comparison to the same period in 1992 for all but two of the top 25 city-pairs. Calgary-Edmonton was one of the two city-pairs for which there was an increase in scheduled passengers. However, while 9,890 more passengers travelled on scheduled flights between these two cities, 6,026 fewer passengers used charter services for this trip.

The remaining 23 of the top 25 city-pairs experienced decreases in scheduled passengers. These decreases were in many cases partially offset by increases in charter passengers. For example, Table 7 shows that the number of scheduled passengers travelling between Toronto and Vancouver decreased by 21.1% from 516,240 in the first three quarters of 1992 to 407,140 in the first three quarters of 1993. During the same time period, charter passengers travelling between Toronto and Vancouver increased by 36.5% from 139,148 to 189,925. When counts are combined for passengers travelling between these two cities on either scheduled or charter flights, the decrease in passengers is actually 8.9%.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

TABLEAU 7.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Troisième trimestre 1993 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1992	Third Quarter 1993	Jan-Sept. 1992	Jan-Sept. 1993	Change Jan-Sept 1993/1992
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept.	Jan-sept.	Variation Jan-sept
				No.-Nbre		%
1	Montréal - Toronto	254,980	251,490	826,400	812,780	-1.6
2	Toronto- Vancouver	215,790	164,340	516,240	407,140	-21.1
3	Ottawa - Toronto	141,230	124,390	492,150	445,250	-9.5
4	Calgary - Toronto	108,600	102,480	274,100	249,580	-8.9
5	Calgary - Vancouver	110,090	90,590	301,980	253,170	-16.2
6	Toronto - Winnipeg	80,440	68,880	221,030	185,430	-16.1
7	Halifax - Toronto	76,600	65,420	206,020	182,400	-11.5
8	Edmonton - Toronto	71,430	64,020	179,120	159,320	-11.1
9	Edmonton - Vancouver	77,930	62,690	219,310	198,760	-9.4
10	Calgary - Edmonton	51,900	52,860	178,190	188,080	5.6
11	Montréal - Vancouver	52,840	46,000	142,190	113,510	-20.2
12	Ottawa - Vancouver	47,850	38,060	115,980	103,760	-10.5
13	Vancouver - Victoria	38,840	37,950	107,350	102,690	-4.3
14	Thunder Bay - Toronto	42,700	35,720	135,100	114,720	-15.1
15	Vancouver - Winnipeg	43,130	34,300	118,250	90,160	-23.8
16	St. John's - Toronto	36,400	29,850	87,230	71,320	-18.2
17	Calgary - Montréal	32,470	26,930	76,120	68,860	-9.5
18	Calgary - Winnipeg	31,700	26,000	89,630	78,560	-12.4
19	Calgary - Ottawa	26,500	23,990	66,530	61,060	-8.2
20	Prince George - Vancouver	23,950	23,240	78,710	80,770	2.6
21	Halifax - Ottawa	27,770	23,220	79,210	69,480	-12.3
22	Regina - Toronto	23,450	21,320	66,280	57,980	-12.5
23	Halifax - Montréal	30,410	21,250	85,270	63,390	-25.7
24	Ottawa - Winnipeg	25,530	21,170	72,730	66,160	-9.0
25	Saskatoon - Toronto	24,070	20,640	62,360	53,790	-13.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus						
		1,713,090	1,476,800	4,797,480	4,278,120	-10.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes						
		3,041,550	2,642,730	8,690,930	7,686,150	-11.6

Le nombre de passagers transporté sur les vols réguliers intérieurs, selon l'origine et la destination, durant les trois premiers trimestres de 1993, a diminué comparativement à la même période en 1992. Les 25 principales paires de villes ont connu des diminutions, alors que Calgary-Edmonton a connu une augmentation du nombre de passagers des services réguliers. Cependant, si 9 890 passagers de plus ont voyagé entre ces deux villes sur des vols réguliers, le nombre de passagers des services d'affrètement a diminué, passant à 6 026 pour ce voyage.

Des 25 principales paires de villes, 23 ont connu des diminutions du nombre de passagers des services réguliers. Dans la plupart des cas, ces diminutions sont contrebalancées, en partie, par une augmentation du nombre de passagers des services d'affrètement. Tel que démontré au tableau 7, le nombre de passagers des services réguliers voyageant entre Toronto et Vancouver a diminué de 21,1%, passant de 516 240 durant les trois premiers trimestres de 1992 à 407 140 en 1993. Cependant, durant la même période, les passagers des services d'affrètement voyageant entre Toronto et Vancouver ont augmenté de 36,5%, passant de 139 148 à 189 925. Lorsque le total de passagers voyageant entre ces deux villes sur des vols réguliers et d'affrètement est combiné, la diminution du nombre de passagers est alors de 8,9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		ÉTATS UNIS	Autres	
	\$	US\$	US\$	
10-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	100.00	120.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

May 1994

Mai 1994

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 8

Vol. 26, N° 8

HIGHLIGHTS

- In May 1994, the Canadian Level IA air carriers flew 2.2 billion passenger-kilometres on international scheduled services. This is the highest amount ever for the month of May since deregulation in 1988. For these carriers, this continues the pattern of increasing concentration on international markets. This process has been evident since 1988. The ratio of international passenger-kilometres to domestic passenger-kilometres has increased steadily from 1.1 in 1988 to 1.7 so far in 1994.
Available on CANSIM: Matrix 385
- Domestic passenger charter traffic increased by 50%, between 1992 and 1993, from 527,352 to 788,912 passengers.
- In 1993, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 2% compared to 1992. All regions presented increases in their traffic, except for Europe and the United States.
- Preliminary figures show that 6.9 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first nine months of 1993. During the same time period, 7.7 million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

• Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En mai 1994, les transporteurs canadiens de niveau IA ont réalisé 2,2 milliards de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux. Cela a représenté un record jamais atteint pour le mois de mai depuis la déréglementation de 1988. Pour ces transporteurs, il s'agit d'une continuité du modèle adopté pour accroître la concentration sur les marchés internationaux. On retrouve ce processus depuis 1988. Le rapport des passagers-kilomètres internationaux sur les passagers-kilomètres intérieurs a augmenté de façon soutenue depuis 1988 jusqu'à ce jour en 1994, passant de 1,1 à 1,7.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 50% entre 1992 et 1993, passant de 527 352 à 788 912 passagers.
- En 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 2% comparativement à 1992. Toutes les régions ont présenté des augmentations de trafic, sauf l'Europe et les États-Unis.
- Les données provisoires montrent que 6,9 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers durant les neuf premiers mois de 1993. Durant la même période, 7,7 millions de passagers ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

• Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

TABLE 1.

TABEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
May 1994 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, mai 1994 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	May	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1994		1994		
	Mai	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	968	1.1	4,185	-0.7	Réguliers - Intérieur
- International	568	1.8	2,636	4.7	- International
- Total	1,536	1.4	6,821	1.3	- Total
Charter	69	-10.4	816	-2.3	Affrètements
Total	1,605	0.8	7,637	0.9	Total
Passenger-kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 421 667	4.0	5 837 072	1.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 211 723	4.6	9 689 776	6.9	- International
- Total	3 633 390	4.4	15 526 849	4.9	- Total
Charter	151 133	-20.9	1 979 224	-1.2	Affrètements
Total	3 784 523	3.0	17 506 073	4.2	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 453 456	4.6	24 557 532	4.8	Réguliers
Charter	186 569	-18.7	2 470 166	0.2	Affrètements
Total	5 640 026	3.6	27 027 698	4.3	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	66.6	...	63.2	...	Réguliers %
Charter %	81.0	...	80.1	...	Affrètements %
Total %	67.1	...	64.8	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 993	-4.8	163 598	2.9	Réguliers
Charter	67	8.0	665	-21.4	Affrètements
Total	33 060	-4.8	164 264	2.8	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	127 804	6.4	609 793	11.5	Réguliers
Charter	268	16.5	2 251	-19.1	Affrètements
Total	128 073	6.4	612 045	11.4	Total
Hours Flown	52	2.0	258	4.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	246 508	3.8	1 199 128	5.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

In May 1994, the Canadian Level IA air carriers flew 2.2 billion passenger-kilometres on international scheduled services. This is the highest amount ever for the month of May since deregulation in 1988. For these carriers, this continues the pattern of increasing concentration on international markets. This process has been evident since 1988. The ratio of international passenger-kilometres to domestic passenger-kilometres has increased steadily from 1.1 in 1988 to 1.7 so far in 1994.

En mai 1994, les transporteurs canadiens de niveau IA ont réalisé 2,2 milliards de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux. Cela a représenté un record jamais atteint pour le mois de mai depuis la déréglementation de 1988. Pour ces transporteurs, il s'agit d'une continuité du modèle adopté pour accroître la concentration sur les marchés internationaux. On retrouve ce processus depuis 1988. Le rapport des passagers-kilomètres internationaux sur les passagers-kilomètres intérieurs a augmenté de façon soutenue depuis 1988 jusqu'à ce jour en 1994, passant de 1,1 à 1,7.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.
Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, February 1994 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.
Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports
avec tour de contrôle de Transports Canada, février 1994 (données
provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1994	Change February 1994/1993 Variation Février	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	%		%
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	22,670	-3.8	46,644	-5.3
2.	Vancouver Intl BC	20,054	-1.0	41,274	1.9
3.	Montréal/Dorval QC	14,488	-0.2	28,947	-3.0
4.	Calgary Intl AB	14,196	-7.0	29,432	-6.8
5.	Montréal/St-Hubert QC	12,018	26.0	17,151	-7.1
6.	Ottawa/Macdonald-Cartier ON	10,764	-1.1	20,413	-7.7
7.	Victoria Intl BC	10,564	-21.7	22,254	-8.2
8.	Winnipeg Intl MB	10,128	-5.2	20,239	-3.2
9.	Toronto/Buttonville ON	9,464	-7.7	15,173	-22.2
10.	Boundary Bay BC	8,717	-41.8	18,106	-22.8
11.	Halifax Intl NS	8,464	12.2	16,898	8.2
12.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,885	-3.8	13,420	-11.5
13.	Abbotsford BC	7,869	-12.3	16,806	1.9
14.	Edmonton Mun. AB	7,796	-2.5	15,346	-9.0
15.	Sudbury ON	7,452	26.5	11,786	16.9
16.	Toronto Island ON	6,990	23.2	11,625	6.9
17.	Hamilton ON	6,900	-9.0	10,873	-26.1
18.	London ON	6,156	-2.3	11,315	-5.1
19.	Sault Ste. Marie ON	6,141	3.9	10,231	7.6
20.	Thunder Bay ON	5,745	-13.8	11,434	-16.8
21.	Calgary/Springbank AB	5,736	-30.3	12,067	-22.3
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,427	-10.4	9,940	-23.3
23.	Moncton NB	5,318	11.2	9,356	4.9
24.	Villeneuve AB	4,776	-13.8	8,561	-30.4
25.	Oshawa ON	4,729	-11.0	7,159	-27.2
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		243,598	-5.9	460,670	-8.5
Total - Transport Canada Towers (56)/		323,238	-7.3	614,848	-8.5
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In February 1994, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 7.3% from February 1993. Itinerant movements decreased by 6.0% to 219,263 while local movements decreased by 10.1% to 103,975 compared to the same month in 1993.

Au cours du mois de février 1994, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 7,3% par rapport au mois de février 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 219 263, soit une diminution de 6,0% par rapport au mois de février 1993 alors que les mouvements locaux ont diminué de 10,1% pour s'établir à 103 975.

In the first two months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.5% over the same period in 1993. Itinerant movements decreased by 5.9% to 433,339 while local movements decreased by 14.3% to 181,509.

Au cours des deux premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,5% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 433 339, soit une diminution de 5,9% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,3% pour s'établir à 181 509.

The largest percentage increase in February was 34.8% at Fort St. John, BC. The largest decrease was 56.8% at Pitt Meadows, BC., where both itinerant and local traffic showed declines.

En février, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fort St. John, CB (34,8%) . La plus forte diminution a été enregistrée à Pitt Meadows, CB, soit 56,8% où le trafic itinérant et local a connu des baisses.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 3.

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Annual 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

Rank in 1993 Rang en 1993	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd	357,324	67.8	581,579	73.7	62.8
Air Transat	46,406	8.8	93,211	11.8	100.9
Royal Airlines	41,644	7.9	92,226	11.7	121.5
Bradley Air Service Ltd	35,816	6.8	12,402	1.6	-65.4
Nationair (1)	44,125	8.4	8,639	1.1	-80.4
Others/Autres	2,037	0.3	855	0.1	...
Total	527,352	100.0	788,912	100.0	49.6

(1) Nationair suspended its operations at the end of March 1993.

DOMESTIC

- TRAFFIC AND MARKET SHARES

Domestic passenger charter traffic increased by 49.6%, between 1992 and 1993, from 527,352 to 788,912 passengers. This represented a continuation of the growth trend in the domestic charter market which began in 1989. Furthermore, in 1993, the number of passengers travelling on domestic charter flights reached the highest level ever achieved since the start of the domestic portion of the Charter Survey in 1978.

The strongest growth, in terms of passengers, was registered by Canada 3000 Airlines Ltd. which carried 581,579 charter passengers during the year 1993, compared to 357,324 charter passengers in 1992. This was an increase of 62.8%. Royal Airlines recorded the strongest increase, in percentage terms (121.5%), to reach 92,226 passengers in 1993 compared to 41,644 passengers in 1992.

Canada 3000 Airlines Ltd. continued to hold the largest domestic charter market share (73.7%). It increased by 5.9 percentage points compared to the market share held by this air carrier in 1992. Air Transat had the second largest share (11.8%) with 93,211 passengers. Royal Airlines succeeded in attaining a market share of 11.7% during its first full year of operations. This brings it very close to Air Transat. In fact, with 92,226 passengers, Royal Airlines carried only 985 less domestic passengers than Air Transat in 1993.

TABLE 4.

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, Annual 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

Rank in 1993 Rang en 1993	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%	%	%	%	%	%	%	%
Air Transat	21.2	30.0	34.6	63.9	31.0	33.9	8.5	14.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	19.5	21.4	18.5	22.2	18.5	18.9	20.6	23.0
CAIL/LACI	18.6	18.3	-	-	12.9	13.5	30.9	28.4
Air Canada	12.4	11.8	4.9	5.9	0.9	1.5	23.4	21.7
Royal Airlines	1.5	8.6	-	5.5	1.8	13.1	2.1	6.2
Nationair	23.3	8.2	41.8	2.5	31.9	17.3	9.1	3.4
Bradley Air Services Ltd.	1.1	0.7	0.1	--	2.8	1.8	0.5	0.2
Others/Autres	2.4	1.0	0.1	-	0.2	-	4.9	2.2
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

TABLEAU 3.

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Annuel 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

Rank in 1993 Rang en 1993	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de marché	Change 1993/1992 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd	357,324	67.8	581,579	73.7	62.8
Air Transat	46,406	8.8	93,211	11.8	100.9
Royal Airlines	41,644	7.9	92,226	11.7	121.5
Bradley Air Service Ltd	35,816	6.8	12,402	1.6	-65.4
Nationair (1)	44,125	8.4	8,639	1.1	-80.4
Others/Autres	2,037	0.3	855	0.1	...
Total	527,352	100.0	788,912	100.0	49.6

(1) Nationair a suspendu ses opérations à la fin de mars 1993.

INTÉRIEUR

- TRAFIC ET PARTS DE MARCHÉ

Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 49,6% entre 1992 et 1993, passant de 527 352 à 788 912 passagers. Cette hausse prolonge la période de croissance soutenue, depuis 1989, des affrètements intérieurs. De plus, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs, en 1993, a été le plus élevé jamais atteint depuis le début de l'Enquête sur les vols d'affrètement intérieurs en 1978.

La plus forte croissance, en termes de passagers, a été enregistrée par Canada 3000 Airlines Ltd. qui a transporté 581 579 passagers nolisés au cours de l'année 1993, comparativement à 357 324 passagers nolisés lors de 1992, soit une augmentation de 62,8%. Royal Airlines a connu la plus forte hausse en termes de pourcentage, soit 121,5%, pour atteindre 92 226 passagers en 1993 comparativement à 41 644 passagers en 1992.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec une part de 73,7%. Cette part a représenté une augmentation de 5,9 points de pourcentage comparativement à la part de marché que ce transporteur détenait en 1992. Air Transat a obtenu la seconde place avec une part de marché de 11,8% (93 211 passagers). Royal Airlines a réussi à s'accaparer une part de marché de 11,7% durant sa première année complète d'opérations, ce qui l'a placé très près de Air Transat. En fait, avec 92 226 passagers, Royal Airlines n'a transporté que 985 passagers intérieurs de moins que Air Transat en 1993.

TABLEAU 4.

Opérations internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Annuel 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

Rank in 1993 Rang en 1993	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%	%	%	%	%	%	%	%
Air Transat	21.2	30.0	34.6	63.9	31.0	33.9	8.5	14.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	19.5	21.4	18.5	22.2	18.5	18.9	20.6	23.0
CAIL/LACI	18.6	18.3	-	-	12.9	13.5	30.9	28.4
Air Canada	12.4	11.8	4.9	5.9	0.9	1.5	23.4	21.7
Royal Airlines	1.5	8.6	-	5.5	1.8	13.1	2.1	6.2
Nationair	23.3	8.2	41.8	2.5	31.9	17.3	9.1	3.4
Bradley Air Services Ltd.	1.1	0.7	0.1	--	2.8	1.8	0.5	0.2
Others/Autres	2.4	1.0	0.1	-	0.2	-	4.9	2.2
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

INTERNATIONAL

- MARKET SHARES

In 1993, in the international sector, it was Air Transat with 1,231,750 passengers which held the largest market share with 30.0%. This was an increase of 8.8 percentage points compared to 1992. Air Transat held also the largest market share in the Europe (63.9%) and South (33.9%) regions with 441,609 and 498,536 passengers, respectively.

The second largest market share in 1993 (21.4%) was held by Canada 3000 Airlines Ltd. which carried 880,334 passengers. This share increased by 1.9 percentage points compared to 1992. The most important markets of Canada 3000 Airlines Ltd., in 1993, were the United States and Europe, which represented market shares of 23.0% and 22.2% respectively.

In 1993, the third largest international charter carrier was Canadian Airlines International Ltd. (CAIL). It obtained a market share of 18.3% and carried 751,903 charter passengers. The United States with 553,416 passengers and the South with 198,487 passengers were its principal markets. In these regions, CAIL held market shares of 28.4% and 13.5%, respectively.

TABLE 5.

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Annual 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	Year 1991 Année	Year 1992 Année	Year 1993 Année	Change 1992/1991 Variation	Change 1993/1992 Variation	Région
				%	%	
Africa	402	2,359	2,727	486.8	15.6	Afrique
Asia	114	2,269	4,529	1,890.4	99.6	Asie
Europe	958,254	1,055,084	1,011,395	10.1	-4.1	Europe
Pacific	-	-	115	...	...	Pacifique
Southern	1,429,724	1,539,528	1,660,881	7.7	7.9	Sud
United States	1,952,077	2,125,925	2,117,587	8.9	-0.4	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	3,805,461	4,098,835	4,112,341	7.7	0.3	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	535,110	626,330	684,893	17.0	9.4	Total transporteurs étrangers
Grand Total	4,340,571	4,725,165	4,797,234	8.9	1.5	Grand Total

-TRAFFIC

In 1993, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 1.5% compared to 1992. All regions presented increases in their traffic, except for Europe and the United States.

- Europe

In 1993, 1,011,395 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented a decrease of 4.1% compared to the 1,055,084 passengers carried in 1992. Among the nineteen European countries participating in the Charter Survey in 1993, eleven showed decreases. These

INTERNATIONAL

- PARTS DE MARCHÉ

En 1993, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat avec 1 231 750 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 30,0%. Cela a représenté une augmentation de 8,8 points de pourcentage par rapport à 1992. Air Transat détenait les parts de marché les plus importantes pour les régions de l'Europe (63,9%) et du Sud (33,9%) recueillant 441 609 et 498 536 passagers, respectivement.

La deuxième position, pour l'importance des parts de marché durant 1993, était occupée par Canada 3000 Airlines Ltd. avec 880 334 passagers, représentant une part de 21,4%. Cette part a présenté une hausse de 1,9 points de pourcentage par rapport à 1992. Les marchés les plus importants de Canada 3000 Airlines Ltd. étaient, en 1993, les États-Unis et l'Europe, qui ont représenté des parts de marché respectives de 23,0% et de 22,2%.

Le troisième transporteur d'affrètement dans le secteur international, en 1993, était les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) avec une part de marché de 18,3%, représentant 751 903 passagers nolisés. Les États-Unis avec 553 416 passagers et le Sud avec 198 487 passagers étaient les principaux marchés de LACI. Dans ces régions, LACI détenait des parts de marché de 28,4% et de 13,5%, respectivement.

TABLEAU 5.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Annuel 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

-TRAFFIC

En 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 1,5% comparativement à 1992. Toutes les régions ont présenté des augmentations de trafic, sauf l'Europe et les États-Unis.

- Europe

En 1993, 1 011 395 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une baisse de 4,1% par rapport aux 1 055 084 passagers atteint en 1992. Sur les dix-neuf pays de l'Europe participant à l'Enquête sur les affrètements en 1993, onze ont présenté des diminutions. Ces baisses ont oscillé entre 6,1% pour l'Irlande (pour

decreases ranged from 6.1% for Ireland (to represent 38,055 passengers) to a decrease of 69.2% for Spain (to represent 809 passengers). The United Kingdom, which is Europe's major charter market, showed a decrease of 6.2% compared to 1992, with only 323,745 passengers in 1993. France, the second largest charter market for Europe, showed an increase of 3.3% over 1992, with 315,183 passengers in 1993. Some other smaller European charter markets reported increases. They were: Yugoslavia, up 672.4% with 2,773 passengers, Belgium, up 582.2% with 10,383 passengers, Switzerland, up 74.5% with 8,614 passengers, Poland, up 13.6% with 47,834 passengers, and Portugal, up 3.7% with 48,525 passengers.

- Southern

Among the three major international charter regions, the South which had 1,660,881 passengers in 1993, was the only one which showed an increase in 1993 compared to 1992. The number of passengers increased by 7.9%, with 121,353 more passengers than 1992. This region was close to the high that it reached in 1989 with 1,730,245 passengers. Canadian carriers served 88.5% of these passengers, while the Southern carriers served the rest. All of the four southern charter markets presented increases in 1993. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians to the South with an increase of 2.1% over 1992, to total 620,481 passengers. The Dominican Republic was in second place with 297,639 charter passengers. Cuba, the third major charter market of the South region, continued to show a growing popularity with Canadians, increasing its charter market by 29.1% between 1992 and 1993, to reach 249,150 passengers. Finally, the charter market of Netherlands Antilles, which became part of the group of the four major South markets in 1992, reached its highest point in 1993 with 85,235 passengers. This represented an increase of 34.7% compared to 1992.

- United States

From 1992 to 1993, the United States region reported a decrease of 0.4%, to represent 2,117,587 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 5.8%, going from 1,336,651 passengers in 1992 to 1,258,513 passengers in 1993. Florida represented 59.4% of the charter market for the Canadians in the United States region. Florida showed a decrease of 3.5 percentage points compared to its 62.9% share held in 1992. The Canadian carriers served 98.2% of the Florida traffic in 1993. Nevada, in 1993, kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, representing 25.5% of this market. Here again, the Canadian carriers were responsible for the biggest share of that market, obtaining 85.9%. Of all the charter markets in the United States region, it was Hawaii which showed the strongest increase compared to 1992 with 69.8%, to total 126,534 passengers. Air Canada and Canada 3000 Airlines Ltd. were the only air carriers to serve this destination.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

représenter 38 055 passagers) et 69,2% pour l'Espagne (pour représenter 809 passagers). Le Royaume-Uni, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une baisse de 6,2% par rapport à 1992, le nombre de passagers s'établissant à 323 745 passagers en 1993. Quant à la France, le deuxième marché nolisé en importance pour l'Europe, a présenté une hausse de 3,3% comparativement à 1992, atteignant ainsi 315 183 passagers en 1993. D'autres plus petits marchés d'affrètement de l'Europe ont rapporté des augmentations, il s'agit de: la Yougoslavie (672,4%) avec 2 773 passagers, la Belgique (582,2%) avec 10 383 passagers, la Suisse (74,5%) avec 8 614 passagers, la Pologne (13,6%) avec 47 834 passagers et le Portugal (3,7%) avec 48 525 passagers.

- Sud

Parmi les trois principales régions d'affrètement internationales, le Sud était la seule qui a connu une augmentation en 1993 comparativement à 1992, en récoltant 1 660 881 passagers. Ce nombre de passagers a représenté une hausse de 7,9%, soit 121 353 passagers de plus qu'en 1992. Cette région s'est ainsi rapprochée du sommet qu'elle avait atteint en 1989 avec 1 730 245 passagers. Les transporteurs canadiens ont transporté 88,5% de ces passagers, alors que les transporteurs du Sud ont transporté le reste. Les quatre principaux marchés nolisés du Sud ont tous présenté des augmentations en 1993. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 2,1% par rapport à 1992 pour un total de 620 481 passagers. La République Dominicaine s'est classée en deuxième position avec 297 639 passagers nolisés. Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud, a continué de montrer une popularité croissante auprès des Canadiens, au fil du temps, en élargissant son marché nolisé de 29,1% entre 1992 et 1993 pour atteindre 249 150 passagers. Finalement, le marché nolisé des Antilles Néerlandaises, qui fait partie depuis 1992 des quatre principaux marchés nolisés du Sud, a atteint un sommet en 1993 avec 85 235 passagers, soit une augmentation de 34,7% par rapport à 1992.

- États-Unis

De 1992 à 1993, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 0,4% pour atteindre 2 117 587 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 5,8%, passant de 1 336 651 passagers en 1992 à 1 258 513 passagers en 1993. La Floride a représenté 59,4% du marché nolisé pour les Canadiens dans la région des États-Unis. Cette part a subi une baisse de 3,5 points de pourcentage par rapport à la part de 62,9% qu'elle détenait en 1992. Les transporteurs canadiens ont transporté 98,2% du trafic de la Floride en 1993. En 1993, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, représentant 25,5% de ce marché. Ici encore, les transporteurs canadiens ont été responsables de la part majoritaire de ce marché, en détenant une part de 85,9%. De tous les marchés d'affrètement de la région des États-Unis, c'est Hawaï qui a présenté la plus forte augmentation, soit une hausse de 69,8% par rapport à 1992, recueillant ainsi 126 534 passagers. Air Canada et Canada 3000 Airlines Ltd. étaient les seuls transporteurs à desservir cet endroit.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLE 6.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. Third Quarter 1993 (Preliminary Data)

Rank 1993 Rang	City-Pair - Paire de villes	Third Quarter 1992 Troisième trimestre
----------------------	-----------------------------------	--

TABLEAU 6.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Troisième trimestre 1993 (données provisoires)

Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Jan-Sept 1992 Jan-sept	Jan-Sept 1993 Jan-sept	Change Jan-Sept 1993/92 Variation Jan-sept
--	------------------------------	------------------------------	--

		No.-Nbre				%
1.	Toronto - New York	208,190	209,820	563,070	544,880	-3.2
2.	Toronto - Chicago	81,290	90,390	227,650	236,820	4.0
3.	Montréal - New York	83,380	81,700	235,150	222,100	-5.6
4.	Toronto - Los Angeles	71,820	80,530	212,960	200,500	-5.9
5.	Vancouver - Los Angeles	59,340	66,850	158,130	167,520	5.9
6.	Toronto - San Francisco	57,130	63,310	141,050	150,820	6.9
7.	Toronto - Boston	60,010	58,270	173,430	153,440	-11.5
8.	Toronto - Miami	45,660	43,880	158,650	159,890	0.8
9.	Vancouver - San Francisco	48,490	43,290	122,800	112,320	-8.5
10.	Montréal - Chicago	26,780	33,670	71,330	81,710	14.6
11.	Montréal - Los Angeles	30,450	32,970	72,010	80,980	12.5
12.	Calgary - Los Angeles	33,300	32,090	99,500	89,040	-10.5
13.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	31,660	31,060	150,230	149,570	-0.4
14.	Montréal - Miami	33,950	30,190	122,720	105,790	-13.8
15.	Vancouver - Seattle/Tacoma	32,390	29,380	68,520	59,740	-12.8
16.	Toronto - Philadelphia	27,300	28,730	73,830	78,160	5.9
17.	Montréal - Boston	25,920	26,830	66,180	76,540	15.7
18.	Vancouver - New York	19,660	26,560	43,210	59,230	37.1
19.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	20,920	26,440	61,650	73,080	18.5
20.	Toronto - Atlanta	20,240	21,420	57,050	65,990	15.7
21.	Montréal - San Francisco	20,890	21,100	45,430	50,000	10.1
22.	Toronto - Detroit	16,340	20,020	52,760	57,070	8.2
23.	Calgary - San Francisco	19,010	19,660	46,540	43,940	-5.6
24.	Vancouver - Chicago	13,050	18,510	31,310	42,150	34.6
25.	Vancouver - Hawaii	17,490	18,150	69,350	62,620	-9.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,104,660	1,154,820	3,124,510	3,123,900	--
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,314,280	2,485,310	6,562,730	6,861,310	4.5

Preliminary figures show that 6.9 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first nine months of 1993. During the same time period, 7.7 million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

While fewer passengers travelled between Canada and the United States than within Canada, the number of transborder passengers grew by 4.5% over the first three quarters of 1993 compared to the same period in 1992. Domestic passenger counts, however, decreased by 11.6% over the same time period.

Air Alliance, a Québec City based regional air carrier, became a participant in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey on January 1, 1993. Because Air Alliance data were not included in the 1992 figures, this has resulted in the apparent 15.6% increase in the figures for the city-pair Montréal-Boston. This increase would have been larger if the pilots at Air Alliance had not been on strike from June 26 to August 2.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

Les données provisoires montrent que 6,9 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers durant les neuf premiers mois de 1993. Durant la même période, 7,7 millions de passagers ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

Alors que moins de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis qu'à l'intérieur du Canada, le nombre de passagers transfrontaliers a augmenté de 4,5% durant les trois premiers trimestres de 1993 par rapport à la même période en 1992. Cependant, le nombre de passagers intérieurs, a diminué de 11,6% durant la même période.

Le 1er janvier 1993, Air Alliance, un transporteur régional de Québec, est devenu un participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers. La hausse de 15,6% observée pour Montréal-Boston s'explique par l'absence du transporteur Air Alliance dans les données de 1992. Cette augmentation aurait pu être plus forte si les pilotes d'Air Alliance n'avaient pas été en grève du 26 juin au 2 août.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES
ECONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually

United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually

Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually

To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année

États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année

Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année

Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 9

Vol. 26, N° 9

HIGHLIGHTS

- Operating income for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased to \$65 million in the second quarter of 1994, compared to \$15 million for the same quarter of the previous year. Combining the operating income with interest expenses (before miscellaneous items and tax, this is referred to as the preliminary "basic" income or loss) gave a basic loss of \$8 million for the quarter. Since 1988, these carriers have never reported a basic income for this quarter. The \$8 million loss was one of the better second quarter performances. In 1993, the \$62 million basic loss, in the second quarter, was aided by a \$46 million fuel tax rebate. Without this rebate, the basic loss for the second quarter would have exceeded \$100 million for the third consecutive year. In the context of this comparison to the last three years, the second quarter of 1994, with a basic loss of only \$8 million represented a substantial improvement. Furthermore, this was the fifth consecutive quarter where the basic performance has improved over the same quarter of the previous year.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In April 1994, total movements at the 56 Transport Canada towered airports increased by 3% from April 1993. Itinerant movements increased by 3% to 277,391 while local movements increased by 3% to 153,687 compared to the same month in 1993.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Les revenus d'exploitation d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 65 millions\$ au deuxième trimestre de 1994, par rapport aux 15 millions\$ obtenus lors du même trimestre de l'année précédente. La combinaison des revenus d'exploitation avec les intérêts versés (avant les articles divers et les impôts réfère au rendement provisoire de "base" du revenu ou des pertes) fournit une perte de base de 8 millions\$ pour le trimestre. Depuis 1988, ces transporteurs n'ont jamais déclaré un revenu de base pour ce trimestre. La perte de 8 millions\$ représente un des meilleurs rendements présentés durant les deuxièmes trimestres. En 1993, la perte de base de 62 millions\$, au deuxième trimestre, a été amoindrie par un remboursement de taxe sur le carburant de 46 millions\$. Sans ce remboursement, la perte de base, au deuxième trimestre, excède les 100 millions\$ pour la troisième année consécutive. Dans ce contexte, en comparaison des trois dernières années, la perte de base de seulement 8 millions\$ au cours du deuxième trimestre de 1994 a représenté une amélioration importante. De plus, ce fut le cinquième trimestre consécutif au cours duquel le rendement de base présentait une amélioration par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Au cours du mois d'avril 1994, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 3% par rapport au mois d'avril 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 277 391, soit une augmentation de 3% par rapport au mois d'avril 1993 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 3% pour s'établir à 153 687.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
June 1994 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	June 1994 Juin	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
	'000	%	'000	%
Scheduled and Charter Services				
Passengers				
Scheduled - Domestic	1,052	1.9	5,237	-0.2
- International	622	6.7	3,258	5.1
- Total	1,674	3.7	8,495	1.8
Charter	45	-6.3	861	-2.5
Total	1,719	3.4	9,356	0.9
Passenger-kilometres -				
Scheduled - Domestic	1 570 504	5.1	7 407 577	2.5
- International	2 486 911	7.0	12 176 687	6.9
- Total	4 057 415	6.3	19 584 264	5.2
Charter	91 410	-23.9	2 070 635	-2.5
Total	4 148 826	5.4	21 654 899	4.4
Available seat-kilometres -				
Scheduled	5 843 991	6.6	30 401 523	5.1
Charter	128 052	-19.1	2 598 218	-1.0
Total	5 972 043	5.9	32 999 741	4.6
Passenger Load Factor -				
Scheduled %	69.4	...	64.4	...
Charter %	71.4	...	79.7	...
Total %	69.5	...	65.6	...
Goods carried (kgs)				
Scheduled	33 894	-2.0	197 493	2.1
Charter	62	-48.3	728	-24.7
Total	33 956	-2.2	198 221	1.9
Goods tonne-kilometres -				
Scheduled	133 353	11.7	743,147	11.6
Charter	252	-14.4	2 503	-18.6
Total	133 606	11.6	745 651	11.4
Hours Flown	54	3.8	312	4.0
All Operations				
Litres of turbo fuel consumed	262 302	6.0	1 461 430	5.7

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

In June 1994, domestic scheduled passenger-kilometres flown by the Canadian Level IA air carriers increased for the second consecutive month, and the third time in four months, when compared to the same periods of the previous year. Except for five months in mid-1992, this was the first time since 1990 that these air carriers have reported any consistent increases in domestic operations.

Operating income for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased to \$65 million in the second quarter of 1994, compared to \$15 million for the same quarter of the previous year. Combining the operating income with interest expenses (before miscellaneous items and tax, this is referred to as the preliminary "basic" income or loss) gave a basic loss of \$8 million for the quarter.

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, juin 1994 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS

Services réguliers et d'affrètement

Passagers
Réguliers - Intérieur
- International
- Total
Affrètements
Total

Passagers - kilomètres -
Réguliers - Intérieur
- International
- Total
Affrètements
Total

Sièges-kilomètres disponibles
Réguliers
Affrètements
Total

Coefficient de remplissage -
Réguliers %
Affrètements %
Total %

Marchandises transportées (kgs)
Réguliers
Affrètements
Total

Tonnes-kilomètres de marchandises -
Réguliers
Affrètements
Total

Heures de vol

Ensemble des opérations

Consommation de carburant à
turbomoteurs - Litres

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

En juin 1994, le nombre de passagers-kilomètres sur les services réguliers intérieurs réalisés par les transporteurs canadiens de niveau IA a augmenté pour le deuxième mois consécutif et pour la troisième fois en quatre mois comparativement aux mêmes périodes de l'année précédente. À l'exclusion de cinq mois au milieu de 1992, ce fut la première fois, depuis 1990, que ces transporteurs aériens déclaraient des accroissements uniformes dans les opérations intérieures.

Les revenus d'exploitation d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 65 millions\$ au deuxième trimestre de 1994, par rapport aux 15 millions\$ obtenus lors du même trimestre de l'année précédente. La combinaison des revenus d'exploitation avec les intérêts versés (avant les articles divers et les impôts réfère au rendement provisoire de "base" du revenu ou des pertes) fournit une perte de base de 8 millions\$ pour le

TABLE 2.

TABLEAU 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level A, April, May, June 1994 (Preliminary Data)

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau 1A, avril, mai, juin 1994 (données provisoires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1994	1994/1993	1994	1994/1993	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
April					Avril
Operating Revenue - Scheduled Services	365,301	1.6	1,460,257	6.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	18,938	-5.7	94,325	-1.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	391,603	0.3	1,601,314	5.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	412,787	6.6	1,699,667	-2.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,662	-6.0	101,834	3.1	Total des intérêts versés
May					Mai
Operating Revenue - Scheduled Services	429,493	4.3	1,889,750	6.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	8,459	-16.9	102,784	-3.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	450,036	3.5	2,051,350	4.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	420,406	-6.9	2,120,073	-3.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	24,442	-6.0	126,276	1.2	Total des intérêts versés
June					Juin
Operating Revenue - Scheduled Services	476,167	4.1	2,365,917	5.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	6,579	-11.0	109,363	-3.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	504,073	5.8	2,555,423	5.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	446,878	-0.3	2,566,951	-3.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	24,982	-0.5	151,258	0.9	Total des intérêts versés

Since 1988, these carriers have never reported a basic income for this quarter. The \$8 million loss was one of the better second quarter performances. In 1993, the \$62 million basic loss, in the second quarter, was aided by a \$46 million fuel tax rebate. Without this rebate, the basic loss for the second quarter would have exceeded \$100 million for the third consecutive year. In the context of this comparison to the last three years, the second quarter of 1994, with a basic loss of only \$8 million represented a substantial improvement. Furthermore, this was the fifth consecutive quarter where the basic performance has improved over the same quarter of the previous year. (Please see Figures 1.1 and 1.2 on the following page.)

trimestre. Depuis 1988, ces transporteurs n'ont jamais déclaré un revenu de base pour ce trimestre. La perte de 8 millions\$ représente un des meilleurs rendements présentés durant les deuxièmes trimestres. En 1993, la perte de base de 62 millions\$, au deuxième trimestre, a été amoindrie par un remboursement de taxe sur le carburant de 46 millions\$. Sans ce remboursement, la perte de base, au deuxième trimestre, excède les 100 millions\$ pour la troisième année consécutive. Dans ce contexte, en comparaison des trois dernières années, la perte de base de seulement 8 millions\$ au cours du deuxième trimestre de 1994 a représenté une amélioration importante. De plus, ce fut le cinquième trimestre consécutif au cours duquel le rendement de base présentait une amélioration par rapport au même trimestre de l'année précédente. (Voir s'il-vous-plaît les figures 1.1 et 1.2 sur la page suivante.)

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Operating Performance minus
Interest Expenses,
Second Quarter, 1988 to 1994

Figure 1.1

Rendement d'exploitation moins les
intérêts versés, deuxième trimestre
1988 à 1994

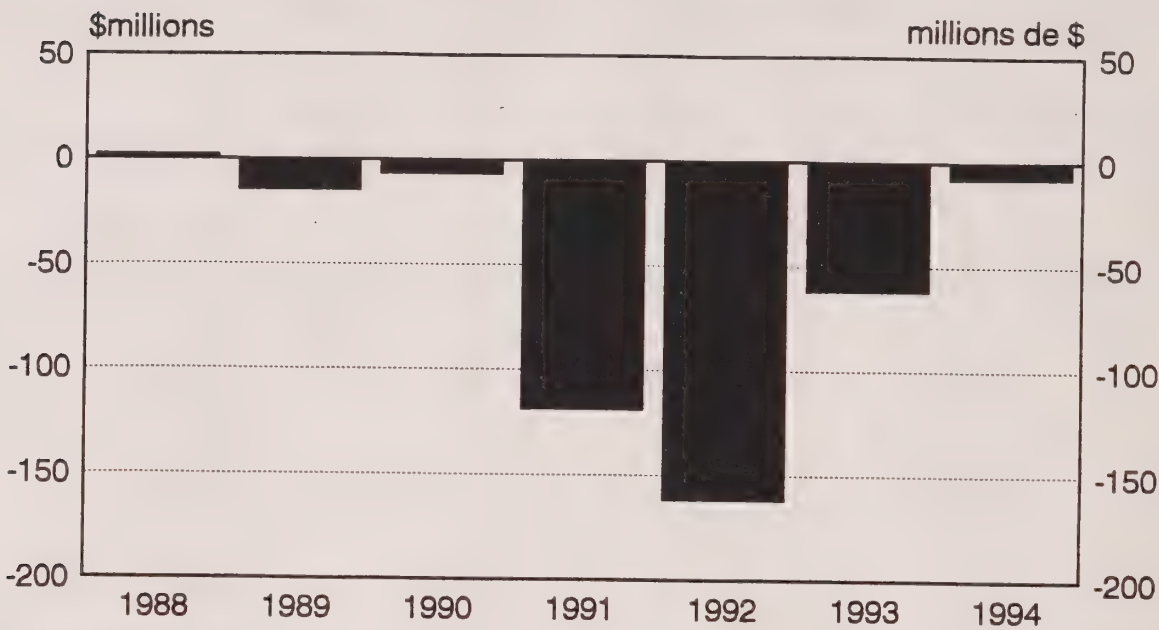


Figure 1.2

Operating Performance
minus Interest Expenses

Figure 1.2

Rendement d'exploitation moins
les intérêts versés

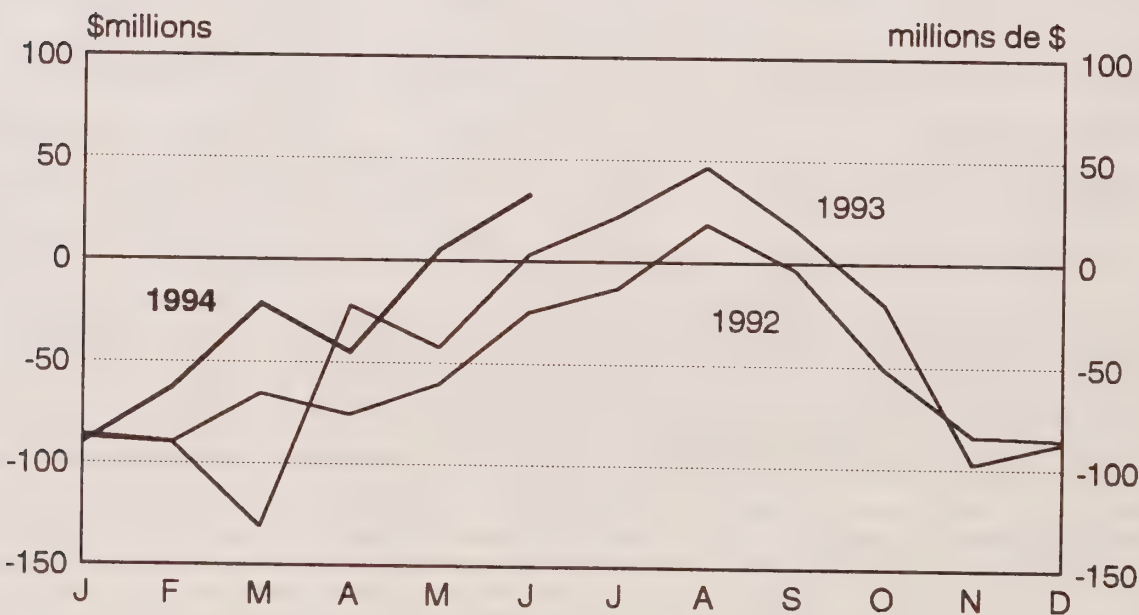


TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, April 1994

Rank Airports - Transport Canada Towers
Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, avril 1994

	April 1994	Change April 1994/1993 Variation Avril	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
		%		%
1. Toronto/LB Pearson Intl ON	24,576	-2.3	97,293	-3.4
2. Vancouver Intl BC	23,670	2.5	89,136	2.6
3. Calgary Intl AB	17,453	0.2	66,152	-0.6
4. Montréal/St-Hubert QC	16,452	27.0	50,058	9.9
5. Montréal/Dorval Intl QC	15,551	0.4	61,369	-0.5
6. Abbotsford BC	15,100	21.9	46,510	12.5
7. Boundary Bay BC	13,184	-2.6	45,832	-14.0
8. Victoria Intl BC	12,756	-2.8	48,715	-7.4
9. Winnipeg Intl MB	12,751	2.1	46,350	4.0
10. Ottawa/Macdonald-Cartier ON	11,855	2.0	44,201	5.2
11. Villeneuve AB	11,647	34.2	29,227	1.3
12. Toronto/Buttonville ON	11,399	2.3	38,599	-10.5
13. Calgary/Springbank AB	10,482	10.0	34,707	3.1
14. Edmonton Mun. AB	10,275	3.8	37,110	2.3
15. Québec/Jean Lesage Intl QC	10,051	-9.9	32,640	-12.2
16. Halifax Intl NS	9,974	20.3	36,127	10.7
17. Toronto Island ON	8,915	4.9	28,796	12.4
18. London ON	8,852	-0.8	28,316	4.0
19. Hamilton ON	8,812	-12.8	28,981	-10.4
20. Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,803	36.5	27,287	1.9
21. Yellowknife NT	7,982	22.5	22,045	26.3
22. Chicoutimi/St-Honoré QC	7,801	-5.9	17,704	-14.5
23. Prince George BC	7,067	13.1	17,576	13.8
24. Thunder Bay ON	7,058	-18.3	25,727	-14.6
25. Pitt Meadows BC	6,974	19.1	23,510	-11.6
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	299,440	4.9	1,023,968	-1.0
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)	431,077	3.4	1,482,964	-1.0

In April 1994, total movements at the 56 Transport Canada towered airports increased by 3.4% from April 1993. Itinerant movements increased by 3.4% to 277,391 while local movements increased by 3.4% to 153,687 compared to the same month in 1993.

In the first four months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 1.0% over the same period in 1993. Itinerant movements remained unchanged while local movements decreased by 3.1% to 484,708.

The largest percentage increase in April was 42.9% at Gander, NF. The largest decrease was 28.8% at Winnipeg/St. Andrews, MB, where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois d'avril 1994, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 3,4% par rapport au mois d'avril 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 277 391, soit une augmentation de 3,4% par rapport au mois d'avril 1993 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 3,4% pour s'établir à 153 687.

Au cours des quatre premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 1,0% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a demeuré le même et le nombre de mouvements locaux a diminué de 3,1% pour s'établir à 484 708.

En avril, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Gander, NF, (42,9%). La plus forte diminution a été enregistrée à Winnipeg/St. Andrews, MB, soit 28,8%, le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, March 1994

TABLEAU 4.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, mars 1994

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1994	Change March 1994/1993 Variation Mars	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars			
			%		%
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,073	-0.9	72,717	-3.8
2.	Vancouver Intl BC	24,191	4.0	65,466	2.7
3.	Calgary Intl AB	19,267	9.5	48,699	-1.0
4.	Montréal/Dorval Intl QC	16,871	3.2	45,818	-0.8
5.	Montréal/St-Hubert QC	16,455	16.6	33,606	3.3
6.	Abbotsford BC	14,604	17.4	31,410	8.5
7.	Boundary Bay BC	14,542	-10.8	32,648	-17.9
8.	Victoria Intl BC	13,705	-10.1	35,959	-8.9
9.	Winnipeg Intl MB	13,360	19.5	33,599	4.7
10.	Calgary/Springbank AB	12,158	41.4	24,225	0.4
11.	Toronto/Buttonville ON	12,027	3.5	27,200	-14.9
12.	Ottawa/Macdonald-Cartier ON	11,933	-7.5	32,346	-7.6
13.	Edmonton Mun. AB	11,489	20.5	26,835	1.7
14.	Hamilton ON	9,296	23.4	20,169	-9.3
15.	Halifax Intl NS	9,255	6.1	26,153	7.4
16.	Québec/Jean Lesage Intl QC	9,169	-15.7	22,589	-13.3
17.	Villeneuve AB	9,019	14.8	17,580	-12.8
18.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,544	15.6	18,484	-9.1
19.	Toronto Island ON	8,256	32.3	19,881	16.2
20.	London ON	8,149	27.7	19,464	6.3
21.	Pitt Meadows BC	7,935	-2.2	16,536	-20.2
22.	Sudbury ON	7,721	19.9	19,507	18.1
23.	Thunder Bay ON	7,235	-6.6	18,669	-13.1
24.	Yellowknife NT	7,191	30.0	14,063	28.6
25.	Regina SK	6,676	8.4	14,704	-13.8
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	305,121	6.1	738,327	-3.5
	Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)	436,703	6.6	1,051,887	-2.8

In March 1994, total movements at the 56 Transport Canada towered airports increased by 6.6% from March 1993. Itinerant movements increased by 6.3% to 286,988 while local movements increased by 7.2% to 149,715 compared to the same month in 1993.

In the first three months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 2.8% over the same period in 1993. Itinerant movements decreased by 1.3% to 720,865 while local movements decreased by 5.8% to 331,022.

The largest percentage increase in March was 100.6% at Fort St. John, BC. The largest decrease was 32.1% at Charlottetown, PE, where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois de mars 1994, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 6,6% par rapport au mois de mars 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 286 988, soit une augmentation de 6,3% par rapport au mois de mars 1993 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 7,2% pour s'établir à 149,715.

Au cours des trois premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 2,8% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 720 865, soit une diminution de 1,3% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 5,8% pour s'établir à 331 022.

En mars, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fort St. John, CB (100,6%). La plus forte diminution a été enregistrée à Charlottetown, IPE, soit 32,1%, où le trafic itinérant et local a connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries

special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis

two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;

- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;

- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights
Reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a
retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written
permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous
droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le
contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque
moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique,
reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de
l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation
écrite préalable des Services de concession des droits de licence,
Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A
0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
	\$	ÉTATS UNIS US\$	Autres US\$	
10-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	100.00	120.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
États-Unis: US12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 10

Vol. 26, N° 10

HIGHLIGHTS

- On a year-over-year basis, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported growth on both domestic and international services for the third consecutive month. International passenger-kilometres flown by these carriers increased by 11% to 3.1 billion, the highest level ever reported for July.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the first quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 2% compared to the first quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only the Southern region presented increases in traffic.
- Preliminary figures show that, between 1992 and 1993, there was an overall decrease of 10% in the total passengers travelling within Canada on scheduled flights. The decrease for the top 25 city-pairs was also 10% while the decrease for less-frequented city-pairs (having 10,000 to 15,000 passengers) was 13%.

Recent releases

- Air Carrier Operations in Canada, October-December 1993 (Catalogue No. 51-002)
- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, July-September 1993 (Catalogue No. 51-005)
- Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Sur la base d'une année à l'autre, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une croissance de leurs services intérieurs et internationaux pour le troisième mois consécutif. Le nombre de passagers-kilomètres internationaux réalisés par ces transporteurs a augmenté de 11% pour atteindre 3,1 milliards, ce qui représente un sommet pour le mois de juillet.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le premier trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 2% comparativement au premier trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule la région du Sud a présenté une hausse de trafic.

- Les données provisoires indiquent qu'entre 1992 et 1993, il y avait une diminution de 10% du nombre total de passagers qui ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers. Une baisse de 10% était aussi enregistrée pour les 25 principales paires de villes, alors qu'une baisse de 13% était enregistrée pour les paires de villes moins fréquentées (qui ont eu entre 10 000 et 15 000 passagers).

Mises en circulation récentes

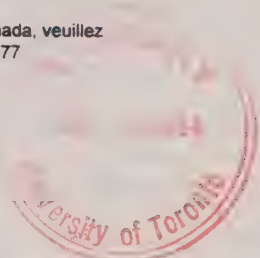
- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Octobre-décembre 1993 (n° 51-002 au catalogue)
- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, juillet-septembre 1993 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

TABEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
July 1994 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens
niveau IA, juillet 1994 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	July 1994 Juillet	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,069	1.4	6,306	0.1	Réguliers - Intérieur
- International	744	7.4	4,002	5.5	- International
- Total	1,813	3.8	10,308	2.1	- Total
Charter	62	-4.6	923	-2.6	Affrètements
Total	1,875	3.5	11,231	1.7	Total
Passenger-kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 675 286	2.9	9 082 863	2.5	Réguliers - Intérieur
- International	3 144 065	11.0	15 320 753	7.7	- International
- Total	4 819 352	8.0	24 403 617	5.7	- Total
Charter	125 651	-22.1	2 196 286	-3.9	Affrètements
Total	4 945 003	7.0	26 599 903	4.9	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 725 976	10.8	37 127 500	6.1	Réguliers
Charter	152 800	-23.3	2 751 019	-2.6	Affrètements
Total	6 878 777	9.7	39 878 519	5.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	71.7	...	65.7	...	Réguliers %
Charter %	82.2	...	79.8	...	Affrètements %
Total %	71.9	...	66.7	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	34 427	-4.2	231 920	1.1	Réguliers
Charter	69	-66.6	797	-32.2	Affrètements
Total	34 497	-4.6	232 718	0.9	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	138 733	6.7	881 881	10.8	Réguliers
Charter	267	-61.1	2 771	-26.4	Affrètements
Total	139 001	6.4	884 652	10.6	Total
Hours Flown	59	7.3	371	4.5	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	299 367	8.2	1 760 797	6.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

On a year-over-year basis, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported growth on both domestic and international services for the third consecutive month. International passenger-kilometres flown by these carriers increased by 11% to 3.1 billion, the highest level ever reported for July. This was the third consecutive month in which record levels of international operations have been reported. The year-to-date level of total passenger-kilometres flown was up 6% over last year, as of July, 1994 and represented the highest year-to-date level since 1990. However, growth has not been continuous since 1990. Last year at this time, year-to-date passenger-kilometres were down 3% from the previous year.

Sur la base d'une année à l'autre, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International L. (LACI), ont déclaré une croissance de leurs services intérieurs internationaux pour le troisième mois consécutif. Le nombre de passages kilomètres internationaux réalisés par ces transporteurs a augmenté de 11% pour atteindre 3,1 milliards, ce qui représente un sommet pour le mois de juillet. C'est le troisième mois consécutif au cours duquel des niveaux records pour les opérations internationales sont observées. Au cours des sept premiers mois de 1994, le nombre cumulatif de passagers-kilomètres réalisés par l'ensemble des services a augmenté de 6% par rapport à l'année précédente, ce qui représente le plus haut niveau cumulatif depuis 1990. Toutefois, cette croissance n'a pas été soutenue depuis 1990. L'année dernière, à la même période, le nombre cumulatif de passagers-kilomètres avait diminué de 3% par rapport à l'année précédente.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Tim Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. First Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

Region	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
				%	%	
Africa	607	367	722	-39.5	96.7	Afrique
Asia	-	425	-	-	-	Asie
Europe	37,738	42,597	30,475	12.9	-28.5	Europe
Southern	818,392	894,863	950,884	9.3	6.3	Sud
United States	914,671	962,618	890,454	5.2	-7.5	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	1,562,778	1,719,833	1,767,867	10.0	2.8	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	208,630	181,037	104,668	-13.2	-42.2	Total transporteurs étrangers
Grand Total	1,771,408	1,900,870	1,872,535	7.3	-1.5	Grand Total

TRAFFIC

During the first quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 1.5% compared to the first quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only the Southern region presented increases in traffic.

- Europe

In the first quarter of 1994, 30,475 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented a decrease of 28.5% compared to the 42,597 passengers carried in the same period in 1993. Among the thirteen European destinations, eight showed decreases during that quarter. The United Kingdom, which is the largest Canadian Europe's charter market, showed a decrease of 25.1% compared to the same period in 1993. The number of passengers went from 7,778 to 5,822 in 1994. France, the second largest European destination for Europe, showed a decrease of 22.6% over 1993, with 3,778 passengers in 1994.

- Southern

Among the three major international charter regions, the South which had 950,884 passengers in the first quarter of 1994, was the only one which showed an increase in 1994 compared to 1993. The number of passengers increased by 6.3%, with 56,021 more passengers than in 1993. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South with an increase of 2.2% over 1993, to total 384,355 passengers. The Dominican Republic was in second place with 136,634 charter

TABEAU 2.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Premiers trimestres 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Region	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
				%	%	
Africa	607	367	722	-39.5	96.7	Afrique
Asia	-	425	-	-	-	Asie
Europe	37,738	42,597	30,475	12.9	-28.5	Europe
Southern	818,392	894,863	950,884	9.3	6.3	Sud
United States	914,671	962,618	890,454	5.2	-7.5	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	1,562,778	1,719,833	1,767,867	10.0	2.8	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	208,630	181,037	104,668	-13.2	-42.2	Total transporteurs étrangers
Grand Total	1,771,408	1,900,870	1,872,535	7.3	-1.5	Grand Total

TRAFIC

Durant le premier trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 1,5% comparativement au premier trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule la région du Sud a présenté une hausse de trafic.

- Europe

Lors du premier trimestre de 1994, 30 475 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une baisse de 28,5% par rapport aux 42 597 passagers transportés lors de la même période en 1993. Parmi les treize destinations de l'Europe, durant ce trimestre de 1994, huit ont présenté des diminutions. Le Royaume-Uni, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une baisse de 25,1% par rapport à la même période en 1993, le nombre de passagers passant de 7 778 à 5 822 en 1994. Quant à la France, le deuxième marché nolisé en importance pour l'Europe, elle a présenté une baisse de 22,6% comparativement à 1993, atteignant ainsi 3 778 passagers en 1994.

- Sud

Parmi les trois principales régions d'affrètement internationales, le Sud était la seule qui a connu une augmentation durant le premier trimestre de 1994 comparativement à celui de 1993, en récoltant 950 884 passagers. Ce nombre de passagers a représenté une hausse de 6,3%, soit 56 021 passagers de plus qu'en 1993. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 2,2% par rapport au premier trimestre de 1993 pour un total de 384 355 passagers. La République Dominicaine s'est classée en deuxième position

passengers. This was a decrease of 11.4% compared to the 154,222 passengers registered during the first quarter of 1993. Cuba, the third major charter market of the Southern region, also showed a decrease in the first quarter of 1994. This destination fell from 128,082 passengers to 103,553 passengers, to represent a decrease of 19.2% compared to the same period in 1993. Finally, the charter market of the Netherlands Antilles, which became part of the group of the four major Southern markets in 1992 showed 53,993 passengers. This represented an increase of 52.4% in comparison to 35,435 passengers registered during the same period in the previous year.

- United States

During the first quarter of 1994, the United States region reported a decrease of 7.5%, to represent 890,454 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 18.4%, going from 641,092 passengers in 1993 to 523,277 passengers in 1994. Florida represented 58.8% of the charter market in the United States. During this quarter in 1994, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, representing 22.9% and registering an increase of 13.1%, going from 180,081 to 203,634 passengers. Of all the charter markets in the United States region, it was Hawaii which showed the strongest increase, in terms of passengers, with an increase of 32.3%. Passenger counts, during that first quarter of 1994 totalled 78,369, compared to 59,229 passengers during the same period in 1993.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

avec 136 634 passagers nolisés, ce qui a cependant représenté une diminution de 11,4% par rapport aux 154 222 passagers enregistrés lors du premier trimestre de 1993. Cuba, le troisième principal marché nolié du Sud, a, lui aussi, présenté une diminution durant le premier trimestre de 1994. Cette destination est passée de 128 082 passagers à 103 553 passagers, pour représenter une diminution de 19,2% par rapport à la même période de 1993. Finalement, le marché nolié des Antilles Néerlandaises, qui fait partie depuis 1992 des quatre principaux marchés nolisés du Sud, a recueilli 53 993 passagers, ce qui a représenté une hausse de 52,4% en comparaison aux 35 435 passagers enregistrés durant la même période lors de l'année précédente.

- États-Unis

Lors du premier trimestre de 1994, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 7,5% pour atteindre 890 454 passagers. La Floride, le principal marché nolié des États-Unis, a subi une baisse de 18,4%, passant de 641 092 passagers en 1993 à 523 277 passagers en 1994. La Floride représentait 58,8% du marché nolié des États-Unis. Durant la même période en 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolié des Canadiens aux États-Unis, représentant 22,9% de ce marché et enregistrant une hausse de 13,1%, passant de 180 081 à 203 634 passagers. De tous les marchés d'affrètement de la région des États-Unis, c'est Hawaï qui a présenté la plus forte augmentation, en termes de passagers, soit une hausse de 32,3%, recueillant ainsi 78 369 passagers durant ce premier trimestre de 1994 par rapport à 59 229 durant la même période en 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Fourth Quarter and Annual 1993 (Preliminary
Data)

Rank 1993	City-Pair	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Annual 1992 Annuel	Annual 1993 Annuel	Change Annual 1993/1992 Variation Annuel
Lang	Paire de villes					
		No.-Nbre				%
1.	Montréal - Toronto	214,770	266,630	1,041,170	1,079,410	3.7
2.	Ottawa - Toronto	161,970	146,110	654,120	591,360	-9.6
3.	Toronto - Vancouver	129,250	120,620	645,490	527,760	-18.2
4.	Calgary - Vancouver	100,810	86,660	402,790	339,830	-15.6
5.	Calgary - Toronto	82,880	73,750	356,980	323,330	-9.4
6.	Calgary - Edmonton	68,260	70,600	246,450	258,680	5.0
7.	Halifax - Toronto	69,890	65,420	275,910	247,820	-10.2
8.	Toronto - Winnipeg	71,580	62,680	292,610	248,110	-15.2
9.	Edmonton - Vancouver	76,940	62,440	296,250	261,200	-11.8
10.	Edmonton - Toronto	54,270	46,240	233,390	205,560	-11.9
11.	Thunder Bay - Toronto	45,180	39,460	180,280	154,180	-14.5
12.	Montréal - Vancouver	38,390	32,600	180,580	146,110	-19.1
13.	Calgary - Winnipeg	35,780	32,240	125,410	110,800	-11.6
14.	Vancouver - Winnipeg	37,340	30,310	155,590	120,470	-22.6
15.	Ottawa - Vancouver	35,050	30,230	151,030	133,990	-11.3
16.	Prince George - Vancouver	29,730	29,330	108,440	110,100	1.5
17.	Vancouver - Victoria	32,280	28,820	139,630	131,510	-5.8
18.	Halifax - Ottawa	29,330	25,410	108,540	94,890	-12.6
19.	Kelowna - Vancouver	24,380	24,600	88,080	86,930	-1.3
20.	St. John's - Toronto	26,330	23,230	113,560	94,550	-16.7
21.	Halifax - Montréal	27,220	22,350	112,490	85,740	-23.8
22.	Ottawa - Winnipeg	25,150	21,360	97,880	87,520	-10.6
23.	Halifax - St. John's	22,470	20,630	91,230	76,730	-15.9
24.	Sault Ste-Marie - Toronto	18,900	19,050	79,390	70,440	-11.3
25.	Calgary - Ottawa	21,040	18,860	87,570	79,920	-8.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,479,190	1,399,630	6,264,860	5,666,940	-9.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,678,360	2,547,440	11,369,290	10,233,590	-9.9

The total number of passengers travelling on scheduled domestic flights has declined every year since 1988. In that year, the passenger count by trip origin and destination totalled 3,623,920. In 1993, it was 10,233,590. Between 1992 and 1993, total passenger counts decreased by 9.9%; between 1988 and 1993, they decreased by almost one-quarter.

Between 1992 and 1993, the largest decreases, in percentage terms, involved the four city-pairs Halifax-Montréal (23.8%), Vancouver-Winnipeg (22.6%), Montréal-Vancouver (19.1%), and Toronto-Vancouver (18.2%). Aside from the city-pair Halifax-Montréal, all of these city-pairs experienced increases in the counts of passengers travelling on charter flights between these cities. However, these increases did not completely compensate for the decreases in passengers travelling on scheduled flights. For example, while 117,730 fewer passengers travelled between Toronto and Vancouver on scheduled flights, only 53,359 more passengers travelled on charter flights between these two cities.

For further information, please contact Carol Gudz (919-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Quatrième trimestre et annuel 1993 (données provisoires)

Le nombre total des passagers voyageant sur vols réguliers intérieurs a diminué chaque année depuis 1988. Au cours de cette année-là, le nombre total des passagers selon l'origine et la destination s'est chiffré à 3 623 920, tandis qu'en 1993, ce nombre était de 10 233 590. Entre 1992 et 1993, le nombre total de passagers a diminué de 9,9% et, entre 1988 et 1993, il a diminué d'un quart.

Entre 1992 et 1993, les plus fortes diminutions, en termes de pourcentages, étaient détenues par les quatre paires de villes Halifax-Montréal (23,8%), Vancouver-Winnipeg (22,6%), Montréal-Vancouver (19,1%) et Toronto-Vancouver (18,2%). Contrairement à la paire de villes Halifax-Montréal, toutes les paires de villes mentionnées ci-haut ont connu des augmentations du nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement. Toutefois, ces augmentations n'ont pu contrebalancer les diminutions du nombre de passagers des services réguliers. Par exemple, pendant que 117 730 passagers de moins ont voyagé entre Toronto et Vancouver sur des vols réguliers, seulement 53 359 passagers de plus ont voyagés sur des vols d'affrètement entre ces deux villes.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

TABLE 4.

TABEAU 4.

Air Passengers by Trip Origin and Destination for Domestic
City-Pairs with 10,000 to 15,000 Passengers

Passagers aériens selon l'origine et la destination du voyage pour les
paires de villes intérieures qui ont eu de 10 000 à 15 000 de passagers

City-Pairs with 10,000 - 15,000 Passengers in 1992 / Paires de villes qui ont eu de 10 000 à 15 000 passagers en 1992	Passengers ('000) Passagers				Change 1990/1991 Variation	Change 1991/1992 Variation	Change 1992/1993 Variation
	1990	1991	1992	1993	%	%	%
Calgary-Grand Prairie	18.4	16.1	14.4	16.5	-12.5	-10.6	14.6
Calgary-Lethbridge	17.2	15.5	14.1	13.6	-9.9	-9.0	-3.5
Deer Lake-Halifax	16.9	14.0	14.1	11.6	-17.2	0.7	-17.7
Edmonton-Peace River	23.1	15.8	14.1	12.6	-31.6	-10.8	-10.6
Saskatoon-Victoria	18.0	15.5	13.8	9.6	-13.9	-11.0	-30.4
Gander-St. John's	21.8	14.9	13.7	12.7	-31.7	-8.1	-7.3
Îles de la Madeleine-Montréal	9.0	12.7	13.6	12.8	41.1	7.1	-5.9
Regina-Victoria	16.7	15.1	13.5	9.7	-9.6	-10.6	-28.1
St. John's-Wabush	13.2	13.2	13.4	13.1	-	1.5	-2.2
Thunder Bay-Vancouver	13.9	9.5	13.4	9.2	-31.7	41.1	-31.3
Charlottetown-Montréal	17.5	15.1	13.3	7.5	-13.7	-11.9	-43.6
Calgary-Medicine Hat	19.7	16.1	13.0	14.1	-18.3	-19.3	8.5
Ottawa-Saint John	17.6	13.0	12.8	8.9	-26.1	-1.5	-30.5
Moncton-St. John's	14.3	11.6	12.5	10.3	-18.9	7.8	-17.6
Kelowna-Victoria	15.7	13.4	12.4	12.0	-14.6	-7.5	-3.2
Prince George-Victoria	14.5	12.5	12.3	11.7	-13.8	-1.6	-4.9
Edmonton-Whitehorse	11.4	10.4	12.2	8.4	-8.8	17.3	-31.1
Halifax-Moncton	15.5	12.6	12.1	10.5	-18.7	-4.0	-13.2
Port Hardy-Vancouver	22.0	13.4	12.0	9.4	-39.1	-10.4	-21.7
Montréal-Thunder Bay	12.8	11.0	11.8	10.6	-14.1	7.3	-10.2
Québec-Vancouver	11.7	9.6	11.7	9.3	-17.9	21.9	-20.5
Calgary-Lloydminster	13.6	17.6	11.6	7.7	29.4	-34.1	-33.6
Quesnel-Vancouver	16.6	13	11.6	12.1	-21.7	-10.8	4.3
Calgary-Ft. McMurray	18.3	14.5	11.5	11.0	-20.8	-20.7	-4.3
Kelowna-Toronto	12.0	12.5	11.3	10.3	4.2	-9.6	-8.8
Baie Comeau-Montréal ^{2,3}	2.3	8.2	11.2	15.1	256.5	36.6	34.8
Ottawa-Sudbury ¹	2.9	3.2	11.1	5.5	10.3	246.9	-50.5
Montréal-Ottawa ²	18.2	12.2	11.0	16.1	-33.0	-9.8	46.4
Montréal-Sydney	13.6	10.8	10.9	6.5	-20.6	0.9	-40.4
Montréal-Windsor	11.7	10.0	10.6	7.3	-14.5	6.0	-31.1
St. John's-Stephenville	12.1	9.3	10.5	8.8	-23.1	12.9	-16.2
St. John's-Vancouver	9.5	8.1	10.5	9.7	-14.7	29.6	-7.6
Vancouver-Windsor	6.9	7.2	10.5	5.0	4.3	45.8	-52.4
Deer Lake-Toronto	13.3	11.3	10.3	10.5	-15.0	-8.8	1.9
Baie Comeau-Québec ³	1.1	6.1	10.2	10.9	454.5	67.2	6.9
Gander-Halifax	13.0	10.5	10.1	9.6	-19.2	-3.8	-5.0
Total of Above City-Pairs Total pour les paires de villes ci-dessus	506.0	435.5	437.1	380.2	-13.9	0.4	-13.0
Total of all City-pairs / Total pour toutes les paires de villes	13,029.7	11,370.7	11,369.3	10,233.6	-12.7	-	-9.9

¹ Ontario Express became a participant in the Passenger Origin-Destination Survey in 1992. This accounts for the increases in passengers between 1991 and 1992 for this city-pair.

² Air Alliance became a participant in the Passenger Origin-Destination Survey in 1993. This accounts for the increases in passengers between 1992 and 1993 for this city-pair.

³ In March 1991, Canadian Regional Airlines bought the assets of Intair's subsidiary lignes aériennes Inter-Québec, and formed Inter-Canadien which was added to the survey as of June 1, 1991. This accounts for the increase in passengers for this city-pair between 1990 and 1991 as well as between 1991 and 1992.

¹ Ontario Express est devenu un participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers en 1992. Cela explique la hausse du nombre de passagers pour cette paire de villes entre 1991 et 1992.

² Air Alliance est devenu un participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers en 1993. Cela explique la hausse du nombre de passagers pour cette paire de villes entre 1992 et 1993.

³ En mars 1991, le transporteur les Lignes aériennes Canadien Régional a acheté les actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, pour former Inter-Canadien qui est redevenu participant à l'Enquête à compter du 1^{er} juin 1991. Cela explique la hausse du nombre de passagers pour cette paire de villes entre 1990 et 1991 et aussi entre 1991 et 1992.

Table 4 shows the change over the past four years in passenger counts by trip origin and destination for domestic city-pairs which had between 10,000 and 15,000 passengers in 1992.

Many of the city-pairs shown in the table experienced sizeable decreases in passengers on scheduled flights between 1992 and 1993. The city-pair Vancouver-Windsor experienced the largest decrease, in percentage terms, over this time-period. Fifty-two percent fewer passengers travelled between these two cities in 1993 compared to 1992.

A number of these less-frequented city-pairs experienced increases in passengers between 1992 and 1993. In most cases, however, these increases did not compensate for previous decreases, with the result that passenger counts for 1993 were still lower than for 1990.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Le tableau 4 montre les changements survenus au cours des quatre dernières années dans le nombre de passagers recueillis selon l'origine et la destination pour les paires de villes intérieures qui ont eu entre 10 000 et 15 000 passagers en 1992.

Plusieurs paires de villes incluses dans ce tableau ont présenté de fortes diminutions dans leur nombre de passagers sur vols réguliers entre 1992 et 1993. La paire de villes Vancouver-Windsor a subi la plus forte diminution, en termes de pourcentages, durant cette période. En 1993, il y a eu 52% de passagers de moins qui ont voyagé entre ces deux villes comparativement à 1992.

Quelques-unes de ces paires de villes, moins fréquentées, ont présenté des augmentations dans leur nombre de passagers, entre 1992 et 1993. Dans la plupart des cas, toutefois, ces augmentations n'ont pu contrebalancer les diminutions du nombre de passagers des années passées. Il en résulte que les nombres de passagers pour l'année 1993 sont inférieurs à ceux obtenus en 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

TABLE 5.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, May 1994

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1994	Change May 1994/1993 Variation	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai			
			%		%
1.	Vancouver Intl BC	26,957	7.1	116,093	3.6
2.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,971	-0.1	123,264	-2.7
3.	Montréal/St-Hubert QC	18,942	11.9	69,000	10.5
4.	Calgary Intl AB	17,872	-2.1	84,024	-1.0
5.	Montréal/Dorval QC	17,289	5.6	78,658	0.8
6.	Victoria Intl BC	14,974	-4.7	63,689	-6.8
7.	Boundary Bay BC	14,739	-7.7	60,571	-12.6
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,984	3.2	58,185	-3.3
9.	Winnipeg Intl MB	13,909	10.8	60,259	5.5
10.	Toronto/Buttonville ON	13,408	-4.9	52,007	-9.1
11.	Abbotsford BC	12,882	-14.0	59,392	5.5
12.	Québec/Jean Lesage Intl QC	11,952	-10.0	44,592	11.7
13.	Edmonton Mun. AB	10,683	1.0	47,793	2.0
14.	Halifax Intl NS	10,490	8.7	46,617	10.3
15.	Toronto Island ON	10,260	-5.5	39,056	7.1
16.	Yellowknife NT	9,929	27.1	31,974	26.6
17.	Hamilton ON	9,844	-15.4	38,825	-11.7
18.	Villeneuve AB	9,843	15.7	39,070	4.6
19.	Calgary/Springbank AB	9,315	-7.0	44,022	0.8
20.	Thunder Bay ON	9,251	5.2	34,978	-10.1
21.	London ON	8,558	-13.1	36,874	-0.5
22.	Chicoutimi/St-Honoré QC	8,079	-24.3	25,783	-17.8
23.	Pitt Meadows BC	8,016	1.3	31,526	-8.6
24.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,847	15.5	35,134	4.6
25.	Prince George BC	7,718	20.8	25,294	15.9
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	322,712	0.1	1,346,680	-0.7
	Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)	462,739	-1.2	1,935,560	-1.1

In May 1994, total movements at the 55 Transport Canada towered airports decreased by 0.6% from May 1993. Itinerant movements increased by 2.8% to 307,018 while local movements decreased by 6.8% to 155,721 compared to the same month in 1993.

In the first five months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 1.1% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 0.4% to 1,296,721 while local movements decreased by 4.1% to 638,839.

The largest percentage increase in May was 68.1% at Val-d'Or, QC. The largest decrease was 32.4% at Charlottetown, PE, where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Paul Weiser (819) 997-6177.

TABLEAU 5.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, mai 1994

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1994	Change May 1994/1993 Variation	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai			
			%		%
1.	Vancouver Intl BC	26,957	7.1	116,093	3.6
2.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,971	-0.1	123,264	-2.7
3.	Montréal/St-Hubert QC	18,942	11.9	69,000	10.5
4.	Calgary Intl AB	17,872	-2.1	84,024	-1.0
5.	Montréal/Dorval QC	17,289	5.6	78,658	0.8
6.	Victoria Intl BC	14,974	-4.7	63,689	-6.8
7.	Boundary Bay BC	14,739	-7.7	60,571	-12.6
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,984	3.2	58,185	-3.3
9.	Winnipeg Intl MB	13,909	10.8	60,259	5.5
10.	Toronto/Buttonville ON	13,408	-4.9	52,007	-9.1
11.	Abbotsford BC	12,882	-14.0	59,392	5.5
12.	Québec/Jean Lesage Intl QC	11,952	-10.0	44,592	11.7
13.	Edmonton Mun. AB	10,683	1.0	47,793	2.0
14.	Halifax Intl NS	10,490	8.7	46,617	10.3
15.	Toronto Island ON	10,260	-5.5	39,056	7.1
16.	Yellowknife NT	9,929	27.1	31,974	26.6
17.	Hamilton ON	9,844	-15.4	38,825	-11.7
18.	Villeneuve AB	9,843	15.7	39,070	4.6
19.	Calgary/Springbank AB	9,315	-7.0	44,022	0.8
20.	Thunder Bay ON	9,251	5.2	34,978	-10.1
21.	London ON	8,558	-13.1	36,874	-0.5
22.	Chicoutimi/St-Honoré QC	8,079	-24.3	25,783	-17.8
23.	Pitt Meadows BC	8,016	1.3	31,526	-8.6
24.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,847	15.5	35,134	4.6
25.	Prince George BC	7,718	20.8	25,294	15.9
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	322,712	0.1	1,346,680	-0.7
	Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)	462,739	-1.2	1,935,560	-1.1

Au cours du mois de mai 1994, les 55 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 0,6% par rapport au mois de mai 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 307 018, soit une augmentation de 2,8% par rapport au mois de mai 1993 alors que les mouvements locaux ont diminué de 6,8% pour s'établir à 155 721.

Au cours des cinq premiers mois de 1994, les mouvements totaux à tous les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 1,1% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1 296 721, soit une augmentation de 0,4% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 4,1% pour s'établir à 638 839.

En mai, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Val-d'Or, QC (68,1%). La plus forte diminution a été enregistrée à Charlottetown, PE, soit 32,4%, le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819) 997-6177.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries

special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis

two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights
reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a
retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written
permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous
droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le
contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque
moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique,
reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de
l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation
écrite préalable des Services de concession des droits de licence,
Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A
0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
	\$	ÉTATS UNIS US\$	Autres US\$	
10-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	100.00	120.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 11

Vol. 26, N° 11

HIGHLIGHTS

- On a year-over-year basis, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International (CAIL), reported growth of 11% on international passenger-kilometres during the summer months of July and August, 1994.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the second quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 4% compared to the second quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only the United States presented a slight decrease in traffic.
- In 1992, an estimated 15 million passengers travelled between Canada and a foreign country on scheduled flights, up 7% from a year earlier. The largest percentage increase was in the Canada-Asia market, which jumped by almost 20%.

Recent release

- Air Charter Statistics, Annual, 1993** (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Sur la base d'une année à l'autre, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une croissance de 11% du nombre de passagers-kilomètres internationaux durant les mois d'été de juillet et août 1994.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le deuxième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 4% comparativement au deuxième trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule la région des États-Unis a présenté une légère baisse de trafic.
- En 1992, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 15 millions, soit une hausse de 7% par rapport à l'année précédente. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Asie, qui a progressé de près de 20%.

Mise en circulation récente

- Statistiques des affrètements aériens, Annuel, 1993** (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

TABEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,
August 1994 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA, août 1994 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	August 1994 Août	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,139	3.0	7,445	0.5	Réguliers - Intérieur
- International	784	7.0	4,786	5.7	- International
- Total	1,923	4.6	12,231	2.5	- Total
Charter	58	-22.7	981	-4.1	Affrètements
Total	1,981	3.5	13,212	2.0	Total
Passenger-kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 784 393	4.9	10 867 257	2.9	Réguliers - Intérieur
- International	3 297 718	10.0	18 618 471	8.1	- International
- Total	5 082 112	8.2	29 485 729	6.1	- Total
Charter	118 185	-34.4	2 314 471	-6.1	Affrètements
Total	5 200 297	6.6	31 800 201	5.1	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 775 700	11.4	43 903 200	6.9	Réguliers
Charter	134 171	-39.1	2 885 190	-5.2	Affrètements
Total	6 909 871	9.7	46 788 390	6.1	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	75.0	...	67.2	...	Réguliers %
Charter %	88.1	...	80.2	...	Affrètements %
Total %	75.3	...	68.0	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 815	-4.5	264 735	0.3	Réguliers
Charter	100	17.6	898	-28.8	Affrètements
Total	32 915	-4.5	265 633	0.2	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	128 086	6.1	1 009 967	10.2	Réguliers
Charter	294	13.5	3 065	-23.8	Affrètements
Total	128 381	6.1	1 013 033	10.0	Total
Hours Flown	60	11.1	431	5.4	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	302 216	8.8	2 063 013	6.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

On a year-over-year basis, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International (CAIL), reported growth of 11% on international passenger-kilometres during the summer months of July and August, 1994. Substantial growth occurred in both 1992 and 1994, resulting in international passenger-kilometres that were 33% higher than the summer of 1991, when demand was much weaker. Although the carriers reported growth, the passenger load factor (a measure of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres) dropped from 75% during the summer of 1993 to 73% this summer.

Sur la base d'une année à l'autre, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une croissance de 11% du nombre de passagers-kilomètres internationaux durant les mois d'été de juillet et août 1994. À la suite des hausses substantielles survenues en 1992 et en 1994, le nombre de passagers-kilomètres internationaux a progressé de 33% par rapport à l'été de 1991, alors que la demande était beaucoup plus faible. Bien que les transporteurs aient déclaré une augmentation, le coefficient de remplissage (une mesure dans laquelle l'aéronef est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles) est passé de 75% au cours de l'été de 1993 à 73% au cours de cet été.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

TABLEAU 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1994

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1994

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1994	Change June 1994/1993 Variation Juin	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	%		%
1.	Vancouver Intl BC	28,627	7.0	144,720	4.3
2.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,473	3.4	149,740	-1.7
3.	Montréal/St-Hubert QC	18,069	-8.8	87,069	5.8
4.	Calgary Intl AB	17,435	4.1	101,459	-0.1
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,489	1.4	95,147	0.9
6.	Toronto/Buttonville ON	16,314	0.9	68,321	-6.9
7.	Victoria Intl BC	15,081	3.0	78,770	-5.1
8.	Winnipeg Intl MB	14,713	16.7	74,972	7.5
9.	Boundary Bay BC	13,978	-7.2	74,549	-11.6
10.	Hamilton ON	13,319	13.5	52,144	-6.4
11.	Ottawa/Macdonald-Cartier ON	13,312	2.5	71,497	-2.3
12.	Québec/Jean Lesage Intl QC	13,259	0.6	57,851	-9.1
13.	London ON	10,707	18.6	47,581	3.2
14.	Yellowknife NT	10,246	-6.7	42,220	16.5
15.	Halifax Intl NS	10,191	8.9	56,808	10.0
16.	Abbotsford BC	10,031	-22.7	69,423	0.2
17.	Toronto Island ON	9,849	-5.6	48,905	4.3
18.	Edmonton Municipal AB	9,802	-3.3	57,595	1.0
19.	Calgary/Springbank AB	9,026	1.8	53,048	1.0
20.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,929	20.5	43,063	7.2
21.	Winnipeg/St. Andrews MB	7,523	23.5	36,611	-11.6
22.	Pitt Meadows BC	7,252	-7.4	38,778	-8.4
23.	Sault Ste. Marie ON	7,105	13.4	32,603	1.4
24.	Whitehorse YT	6,704	15.1	25,246	10.2
25.	Villeneuve AB	6,632	-4.1	45,702	3.2
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		320,066	2.3	1,653,822	-0.1
Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)		459,781	-0.9	2,395,413	-1.1

In June 1994, total movements at the 55 Transport Canada towered airports decreased by 0.9% from June 1993. Itinerant movements increased by 2.2% to 312,283 while local movements decreased by 6.9% to 147,498 compared to the same month in 1993.

Au cours du mois de juin 1994, les 55 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 0,9% par rapport au mois de juin 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 312 283, soit une augmentation de 2,2% par rapport au mois de juin 1993 alors que les mouvements locaux ont diminué de 6,9% pour s'établir à 147 498.

In the first six months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 1.1% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 0.7% to 1,609,056 while local movements decreased by 4.6% to 786,357.

Au cours des six premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 1,1% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1 609 056, soit une augmentation de 0,7% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 4,6% pour s'établir à 786 357.

The largest percentage increase in June was 52.5% at Val d'Or, QC. The largest decrease was 40.8% at Chicoutimi/St-Honoré, QC, where both itinerant and local traffic showed declines.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Val d'Or, QC (52,5%). La plus forte diminution a été enregistrée à Chicoutimi/St-Honoré, QC, soit 40,8%. A cet aéroport le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

For further information, please contact Paul Weiser (819) 997-6177.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819) 997-6177.

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Second Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

Region	Second Quarter 1992	Second Quarter 1993	Second Quarter 1994	Change 1993/1992	Change 1994/1993	Région
	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation %	Variation %	
Africa	382	195	1,328	-49.0	581.0	Afrique
Asia	48	1,423	-	-	-	Asie
Europe	275,755	297,789	330,014	8.0	10.8	Europe
Southern	233,239	265,271	277,001	13.7	4.4	Sud
United States	408,610	409,984	408,668	0.3	-0.3	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	795,379	814,091	917,100	2.4	12.7	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	122,655	160,571	99,911	30.9	-37.8	Total transporteurs étrangers
Grand Total	918,034	974,662	1,017,011	6.2	4.3	Grand Total

During the second quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 4.3% compared to the second quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only the United States presented a slight decrease in traffic.

- Europe

In the second quarter of 1994, 330,014 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 10.8% compared to the 297,789 passengers carried in the same period in 1993. France was the largest Canadian charter market in Europe for the second quarter of 1994. It showed an increase of 32.1% compared to the same period in 1993. The number of passengers went from 93,805 to 123,946 in 1994. The United Kingdom, which was the second largest European destination for Canadians, showed a decrease of 0.3% compared to 1993, with 108,412 passengers in 1994.

- Southern

During the second quarter of 1994, the Southern region registered 277,001 passengers. This was an increase of 4.4% over 1993. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South with an increase of 1.3% over the second quarter of 1993, for a total of 77,424 passengers. The Dominican Republic was in second place with 52,919 charter passengers. This was a decrease of 14.9% compared to the 62,174 passengers registered during the second quarter of 1993. Cuba, the third major charter market of the Southern region, also showed a decrease in the second quarter of 1994. This destination fell from 53,670 passengers to 39,066 passengers, representing a decrease of 27.2% compared to the same period in 1993. Finally, the charter market of the Netherlands Antilles, which became part of the group of the four major Southern markets in 1992, obtained 24,613 passengers, which represented an increase of 67.5% in comparison to the 14,695 passengers registered during the same period in the previous year.

- United States

During the second quarter of 1994, the United States region registered 408,668 passengers. This was a slight decrease of 0.3%. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 12.2%, going from 240,025 passengers in 1993 to 210,791 passengers in 1994. During the same period in 1994, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, registering an increase of 8.4%. Passenger counts increased from 113,438 to 123,016.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Deuxièmes trimestres 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Region	Second Quarter 1992	Second Quarter 1993	Second Quarter 1994	Change 1993/1992	Change 1994/1993	Région
	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation %	Variation %	
Africa	382	195	1,328	-49.0	581.0	Afrique
Asia	48	1,423	-	-	-	Asie
Europe	275,755	297,789	330,014	8.0	10.8	Europe
Southern	233,239	265,271	277,001	13.7	4.4	Sud
United States	408,610	409,984	408,668	0.3	-0.3	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	795,379	814,091	917,100	2.4	12.7	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	122,655	160,571	99,911	30.9	-37.8	Total transporteurs étrangers
Grand Total	918,034	974,662	1,017,011	6.2	4.3	Grand Total

Durant le deuxième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 4,3% comparativement au deuxième trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule la région des États-Unis a présenté une légère baisse de trafic.

- Europe

Lors du deuxième trimestre de 1994, 330 014 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 10,8% par rapport aux 297 789 passagers transportés lors de la même période en 1993. La France, qui est devenu, pour ce trimestre, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une hausse de 32,1% par rapport à la même période en 1993, le nombre de passagers passant de 93 805 à 123 946 en 1994. Quant au Royaume-Uni, la deuxième destination européenne en importance pour le Canada, il a présenté une baisse de 0,3% comparativement à 1993, atteignant ainsi 108 412 passagers en 1994.

- Sud

Durant ce deuxième trimestre de 1994, le Sud a présenté une hausse de 4,4%, pour atteindre 277 001 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 1,3% par rapport au deuxième trimestre de 1993, pour un total de 77 424 passagers. La République Dominicaine s'est classée en deuxième position avec 52 919 passagers nolisés, ce qui a cependant représenté une diminution de 14,9% par rapport aux 62 174 passagers enregistrés lors du deuxième trimestre de 1993. Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud, a, lui aussi, présenté une diminution durant le deuxième trimestre de 1994. Cette destination est passée de 53 670 passagers à 39 066 passagers, pour représenter une diminution de 27,2% par rapport à la même période en 1993. Finalement, le marché nolisé des Antilles Néerlandaises, qui fait partie depuis 1992 des quatre principaux marchés nolisés du Sud, a recueilli 24 613 passagers, ce qui a représenté une hausse de 67,5% en comparaison aux 14 695 passagers enregistrés durant la même période lors de l'année précédente.

- États-Unis

Lors du deuxième trimestre de 1994, la région des États-Unis a enregistré une légère baisse de 0,3% pour atteindre 408 668 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 12,2%, passant de 240 025 passagers en 1993 à 210 791 passagers en 1994. Durant la même période en 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, enregistrant une hausse de 8,4%, passant de 113 438 à 123 016 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLE 4.

Unplanned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1994 (Preliminary Data)

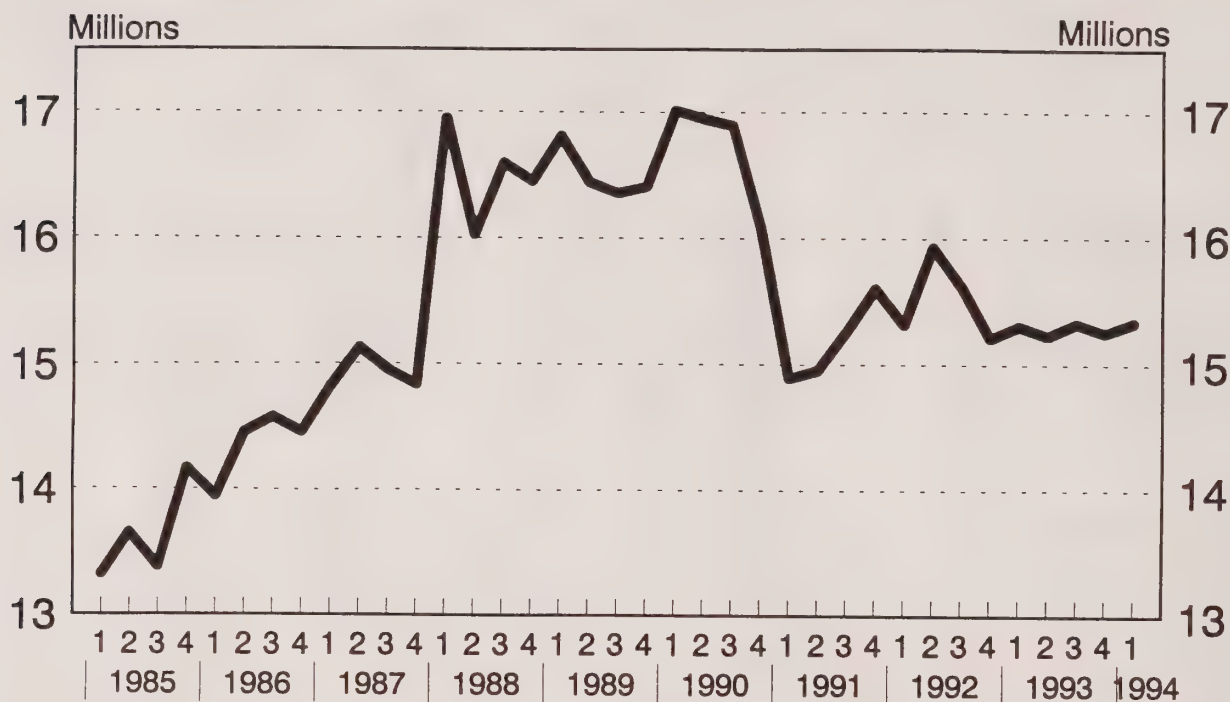
TABEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre 1994 (données provisoires)

Link Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1994/1993
Liens Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation premier trimestre
					%
1 Toronto/LB Pearson International ON	3,259,711	298,691	944,640	4,503,042	0.4
2 Vancouver International BC	1,660,492	274,668	275,748	2,210,908	3.5
3 Montréal/Dorval Intl QC	931,900	270,733	160,792	1,363,425	-4.6
4 Calgary International AB	865,860	102,706	94,493	1,063,059	3.9
5 Montréal/Mirabel Intl QC	271,808	7,298	337,880	616,986	-6.2
6 Ottawa/MacDonald Cartier Intl ON	433,103	121,933	38,732	593,768	-3.7
7 Winnipeg International MB	382,218	48,481	94,499	525,198	5.9
8 Halifax International NS	233,137	215,227	26,486	474,850	0.9
9 Edmonton Municipal AB	232,922	81,858	112	314,892	55.6
10 Edmonton International AB	202,531	15,142	82,516	300,189	-25.0
1 Québec/Jean Lesage Intl QC	21,230	83,810	74,046	179,086	-14.6
2 Victoria International BC	71,639	71,113	9,523	152,275	2.6
3 St. John's NF	56,217	66,459	5,961	128,637	9.9
4 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	82,575	26,577	17,270	126,422	-5.4
5 Regina SK	103,250	6,783	14,980	125,013	-6.6
6 Thunder Bay ON	70,524	35,904	15	106,443	-8.0
7 Kelowna BC	41,191	28,897	3,936	74,024	-6.3
8 London ON	-	63,707	4,494	68,201	4.4
9 Prince George BC	33,489	26,873	-	60,362	1.6
10 Moncton NB	14,171	39,097	27	53,295	-1.4
1 Sudbury ON	-	47,913	-	47,913	-7.8
2 Fredericton NB	11,546	31,921	-	43,467	-2.9
3 Saint John NB	10,084	32,314	84	42,482	-2.1
4 Vancouver Harbour BC	-	42,011	-	42,011	11.0
5 Yellowknife NT	20,828	20,790	-	41,618	-9.6
6 Sault Ste. Marie ON	10	38,561	-	38,571	-2.9
7 Timmins ON	-	37,928	11	37,939	-7.3
8 Toronto Island ON	-	36,461	-	36,461	17.1
9 Windsor ON	-	36,131	32	36,163	4.0
10 Deer Lake NF	3,526	32,220	-	35,746	1.8
1 Victoria Harbour BC	-	35,599	-	35,599	1.5
2 Charlottetown PE	2,842	29,123	145	32,110	0.3
3 Sydney NS	-	31,345	-	31,345	7.6
4 Kamloops BC	12,619	12,930	1,768	27,317	-7.2
5 Prince Rupert BC	11,411	14,728	-	26,139	39.0
6 Thompson MB	9,989	14,999	-	24,988	10.7
7 Grande Prairie AB	16,429	6,838	-	23,267	10.3
8 Sept-Îles QC	-	23,247	-	23,247	-13.2
9 Whitehorse YT	20,172	2,602	-	22,774	-0.4
10 Gander International NF	-	21,279	14	21,293	10.5
1 Cranbrook BC	12,667	7,856	-	20,523	-9.3
2 Nanaimo BC	10,560	9,561	-	20,121	14.7
3 Lethbridge AB	10,804	7,251	-	18,055	-9.1
4 Val D'Or QC	3,675	14,054	-	17,729	-9.8
5 Terrace BC	9,176	8,252	-	17,428	-12.7
6 Fort St. John BC	15,840	1,212	-	17,052	-1.3
7 North Bay ON	-	16,961	-	16,961	-13.2
8 Bagotville/Saguenay QC	-	16,934	-	16,934	-11.1
9 Fort McMurray AB	11,487	5,417	-	16,904	4.4
10 Castlegar BC	10,187	6,628	-	16,815	-17.9
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	9,171,820	2,529,023	2,188,204	13,889,047	0.2
Total Canada	9,275,401	3,029,166	2,196,671	14,501,238	0.1

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Preliminary first quarter 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers remained unchanged from the same quarter of the previous year. Domestic and transborder traffic had modest declines of 0.9% and 1.5% respectively. On the other hand, other international traffic was up by 7.3%.

Effective this quarter, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic will be included in the Major Scheduled Airlines data instead of in the Regional and Local Scheduled Airlines data. This is because Time Air now files its data with the Aviation Statistics Centre on the same form as the Major Scheduled Airlines. Thus, the time series for Major Scheduled and Regional and Local Scheduled Services will be discontinuous. Therefore, for comparison with other time periods, they should be added together to form one category as 'scheduled' services.

Overall, for scheduled services, traffic was down by 0.3%. Domestic traffic declined by 1.9% while transborder and other international increased by 0.5% and 9.7% respectively.

Major Charter Services traffic was up by 2.6%. Domestic and other international volume increased by 28.2% and 4.5% respectively while transborder volume decreased by 7.4%.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires du premier trimestre de 1994 démontrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués est demeuré inchangé depuis le même trimestre de l'année précédente. Le trafic intérieur et transfrontalier a connu des diminutions modestes de 0,9% et 1,5%, respectivement. D'un autre côté, le trafic autre international a augmenté de 7,3%.

Depuis ce trimestre-ci, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) sera inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers, au lieu d'être inclus avec celles des transporteurs réguliers régionaux et locaux. Ce changement est dû au fait que Time Air fournit maintenant ses données au Centre des statistiques de l'aviation en utilisant le même formulaire que les principaux transporteurs réguliers. Ainsi, les séries chronologiques pour les principaux services réguliers et les services réguliers régionaux et locaux seront interrompues. Cependant, pour réaliser des comparaisons avec d'autres périodes, ils devraient être additionnés ensemble pour former la catégorie services "réguliers".

Dans l'ensemble, pour les services réguliers, le trafic a diminué de 0,3%. Le trafic du secteur intérieur a baissé de 1,9% pendant que les secteurs transfrontalier et autre international ont augmenté de 0,5% et de 9,7%, respectivement.

Le trafic des principaux services d'affrètement a augmenté de 2,6%. Le volume des secteurs intérieur et autre international a augmenté de 28,2% et 4,5%, respectivement, tandis que le volume du secteur transfrontalier a diminué de 7,4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Table 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1992 (Preliminary Data)

World Area	1990	1991	1992	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région du monde
	'000	'000	'000	%	%	
Africa ¹	185.6	203.9	206.7	9.9	1.4	Afrique ¹
Asia ²	1,320.5	1,418.8	1,699.0	7.4	19.8	Asie ²
Europe ³	3,019.5	2,953.1 ^r	3,264.5	-2.2 ^r	10.5	Europe ³
Pacific ⁴	190.2	156.2	158.9	-17.9	1.7	Pacifique ⁴
South ⁵	998.0	978.4 ^r	1,026.2	-2.0 ^r	4.9	Sud ⁵
United States ⁶	9,090.7	8,340.1	8,702.7	-8.3	4.3	États-Unis ⁶
Total	14,804.5	14,050.5 ^r	15,058.1	-5.1 ^r	7.2	Total

- ¹ Africa includes the Canary Islands and that part of Egypt located in Asia.
- ² Asia includes that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other adjacent islands.
- ³ Europe includes Iceland, Greenland and the Azores.
- ⁴ Pacific consists of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific under United States administration.
- ⁵ South consists of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands, (except for Puerto Rico), Mexico, Central America and South America.
- ⁶ United States includes all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship.

- ¹ L'Afrique inclut les Îles Canaries et la partie de l'Égypte située en Asie.
- ² L'Asie inclut la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes.
- ³ L'Europe inclut l'Islande, le Groenland et les Açores.
- ⁴ Le Pacifique comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles sous la juridiction des États-Unis.
- ⁵ Le Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes, (excepté Porto Rico), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud.
- ⁶ Les États-Unis d'Amérique comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle.

In 1992, an estimated 15.1 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 7.2% compared to a year earlier.

As shown in Table 5.1, all of the six regions showed an increase in their passenger volumes to/from Canada. The largest percentage increase was in the Canada-Asia market, which increased by 19.8% over the previous year, with the absolute number rising by over 280,000 passengers. The largest absolute increase was in the Canada-United States market, which increased by almost 363,000 passengers, or 4.3%. Another market that experienced a noticeable gain in terms of absolute number of passengers was Canada-Europe, with a rise of almost 312,000 passengers, or 10.5% in 1992 compared to 1991.

The increases in international passenger traffic were the result of both domestic and international factors. Beginning in the second quarter of 1992, transborder traffic began to recover from the effects of the recession as U.S. carriers began to add capacity, an example being Alaska Airlines daily Los Angeles-Toronto service. Delta Airlines increased service between Toronto and Atlanta, while Air Ontario began Toronto-Baltimore/Washington service. In other international services, the expanding Asian economies played a role in the traffic increase as Singapore Airlines added new flights to Vancouver. In 1992, new routes linking Canada with several European countries were added (for example, Czechoslovakia, France, Germany were given greater access to the international airports of Montréal and Toronto). Also, in Europe, Air Canada

En 1992, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 15,1 millions, soit une hausse de 7,2% par rapport à l'année précédente.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans les six régions. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Asie, qui a progressé de 19,8% par rapport à l'année précédente, le nombre absolu de passagers augmentant de plus de 280 000. La croissance la plus forte en termes du nombre absolu de passagers a été observée dans le marché Canada-États Unis, qui a progressé de près de 363 000 passagers, ou de 4,3%. Un autre marché qui a enregistré un gain important en termes du nombre absolu de passagers a été le marché Canada-Europe, qui a connu une hausse de près de 312 000 passagers, ou de 10,5% en 1992 comparativement à 1991.

Les augmentations dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes. Depuis le deuxième trimestre de 1992, le trafic transfrontalier a commencé à se remettre des effets de la récession, alors que les transporteurs américains ont commencé à accroître leur capacité: par exemple, le service quotidien Los Angeles-Toronto exploité par Alaska Airlines. Delta Airlines a accru son service entre Toronto et Atlanta, alors que Air Ontario a commencé à servir le marché Toronto-Baltimore/Washington. Pour les autres marchés internationaux, les économies en expansion en Asie ont joué un rôle important dans la hausse du trafic; par exemple, l'inauguration des vols supplémentaires par Singapore Airlines à Vancouver. En 1992, de nouveaux vols reliant le Canada et plusieurs pays européens ont été ajoutés (par exemple, l'accès aux aéroports internationaux de Montréal et Toronto a été élargi pour la Tchécoslovaquie, la

completed code-sharing agreements with Iberia, Sabena and Swissair during 1992, while Canadian Airlines International Ltd. through a code-sharing agreement with Air France initiated service between Toronto and Paris on a non-stop basis. There were also decreases in international capacity despite the overall net increase. Ontario Express discontinued flights between Toronto, Pittsburgh and Indianapolis, and reduced flights to Columbus, Allentown and Harrisburg. In other international services, Air China, JAT-Yugoslav Airlines, Sabena, Singapore Airlines and Thai Airways International suspended their operations to/from Toronto, while Jes Air suspended its operations to/from Montréal and Ottawa. JAT-Yugoslav Airlines also dropped scheduled service to/from Montréal.

As illustrated in Figure 5.1, in 1992, Canada's most important international market was the United States, with 57.8% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market, accounting for 21.7% of international traffic, while Asia, at 11.3%, was the third largest market for scheduled traffic. The remaining sector market shares were small: the South accounted for 6.8% of the traffic, while Africa and the Pacific were measured as 1.4% and 1.0%, respectively.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1992

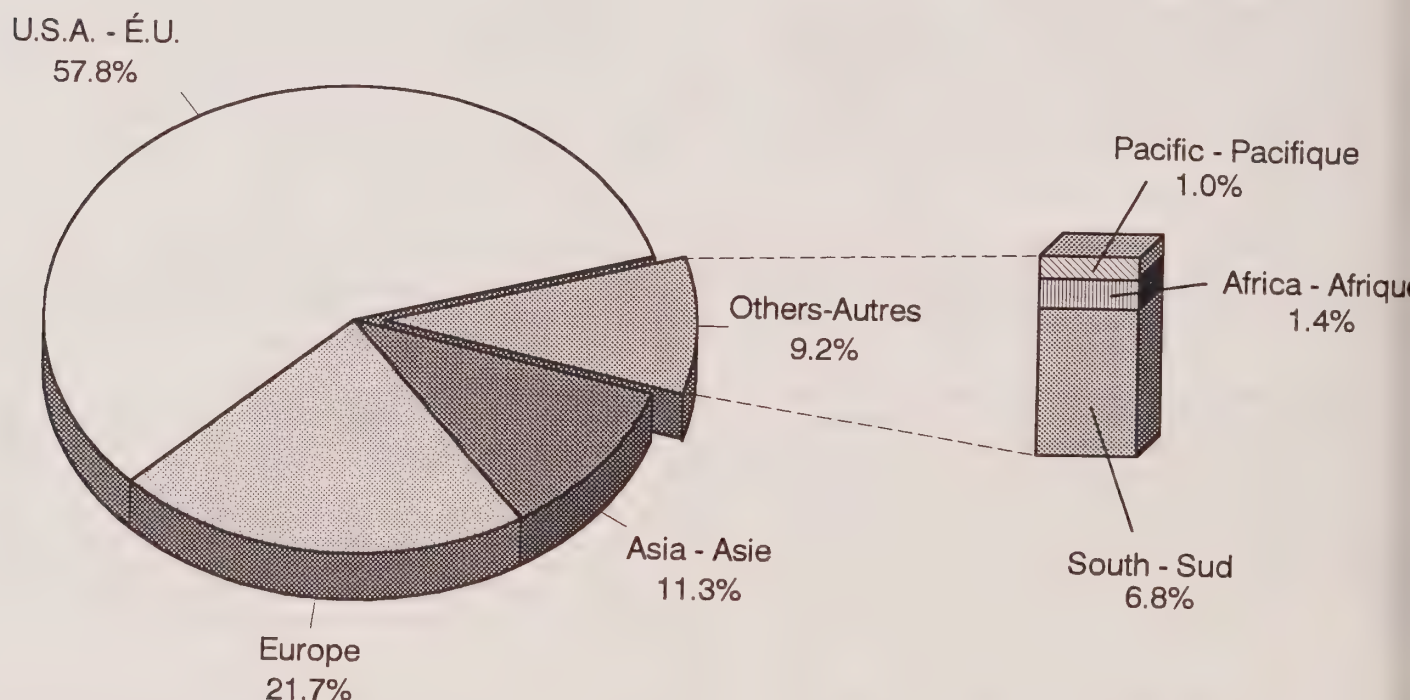


Figure 5.2 shows the overall volume of international traffic since 1981. In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next two years to reach a low of 9.7 million in 1983, after which the figures began to rise again. They have continued to rise every year since, except for the recession affected year of 1991. In 1992, traffic reached a record level of 15.1 million passengers.

France et l'Allemagne). Également, en Europe, Air Canada a signé des accords de services conjoints avec Iberia, Sabena et Swissair en 1992, alors que les Lignes aériennes Canadien International Ltée, suite à un accord de services conjoints avec Air France, ont inauguré un service sans escale entre Toronto et Paris. Des diminutions de la capacité internationale ont aussi été enregistrées en dépit d'une croissance générale nette. Ontario Express a arrêté les vols entre Toronto, Pittsburgh et Indianapolis, et a diminué la fréquence des vols vers Columbus, Allentown et Harrisburg. Pour les autres marchés internationaux, Air China, JAT-Yugoslav Airlines, Sabena, Singapore Airlines et Thai Airways International ont interrompu leurs services à destination ou en provenance de Toronto, alors que Jes Air a interrompu ses services à destination ou en provenance de Montréal et Ottawa. JAT-Yugoslav Airlines a également abandonné son service régulier à destination ou en provenance de Montréal.

Comme l'indique la figure 5.1, le principal marché international du Canada a été, en 1992, les États-Unis, avec 57,8% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 21,7% du trafic international, tandis que l'Asie, avec 11,3%, occupait le troisième rang pour le trafic régulier. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: le Sud détenait 6,8% du marché, alors que les parts de l'Afrique et du Pacifique s'établissaient à 1,4% et 1,0%, respectivement.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région du monde, 1992

La figure 5.2 montre le volume du trafic international global depuis 1981. En 1981, 11,0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des deux années suivantes pour atteindre un creux de 9,7 millions en 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. Depuis lors, le trafic a connu une tendance à la hausse, à l'exception de l'année 1991 alors que la récession sévissait. En 1992, le trafic a atteint un niveau inégalé de 15,1 millions de passagers.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination,
Estimates of Total Passengers, 1981 - 1992

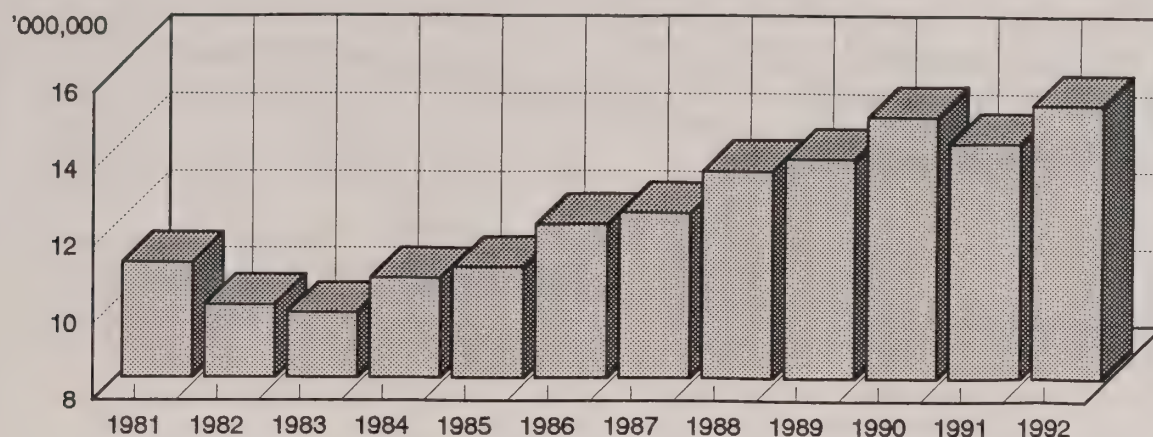


Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers,
estimations des passagers totaux, 1981 - 1992

Figure 5.3 shows the fluctuations in the distribution of international scheduled passengers from 1981 to 1992. Over this period, the market share for the United States has shown a small but fairly steady decline from a peak of 67.6% in 1981 to a low of 57.8% in 1992. In contrast, the Asian market has grown rapidly from 4.1% of passengers in 1981 to 11.3% in 1992, almost a threefold increase. The European market rose slightly from 17.6% in 1981 to a 1987 peak of 23.3%. It has since declined to 21.7% in 1992. The Southern market share has dipped slightly from 8.5% in 1981 to 6.8% in 1992 partly due to charter flights which have grown in importance for this region. Since 1981, both Africa and the Pacific have remained small, hovering around the 1 to 1.5% mark.

La figure 5.3 montre que la répartition internationale des passagers a subi certaines variations entre 1981 et 1992. Au cours de cette période, la part du marché pour les États-Unis a légèrement diminué mais d'une manière soutenue passant d'un sommet de 67,6% en 1981 à un creux de 57,8% en 1992. Par comparaison, la part du marché asiatique a presque triplé, le taux de passagers ayant passé de 4,1% en 1981 à 11,3% en 1992. Pour l'Europe, la part du marché a légèrement progressé, passant de 17,6% en 1981 à un sommet de 23,3% en 1987. Depuis lors, elle a diminué pour atteindre 21,7% en 1992. La part du marché pour le Sud s'est affaïssée légèrement, passant de 8,5% en 1981 à 6,8% en 1992. Cette baisse est due en partie à la forte croissance des vols d'affrètement dans cette région. Depuis 1981, les parts de l'Afrique et du Pacifique sont demeurées minimes, oscillant entre 1 et 1,5%.

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination,
Sector Market Share, 1981 - 1992

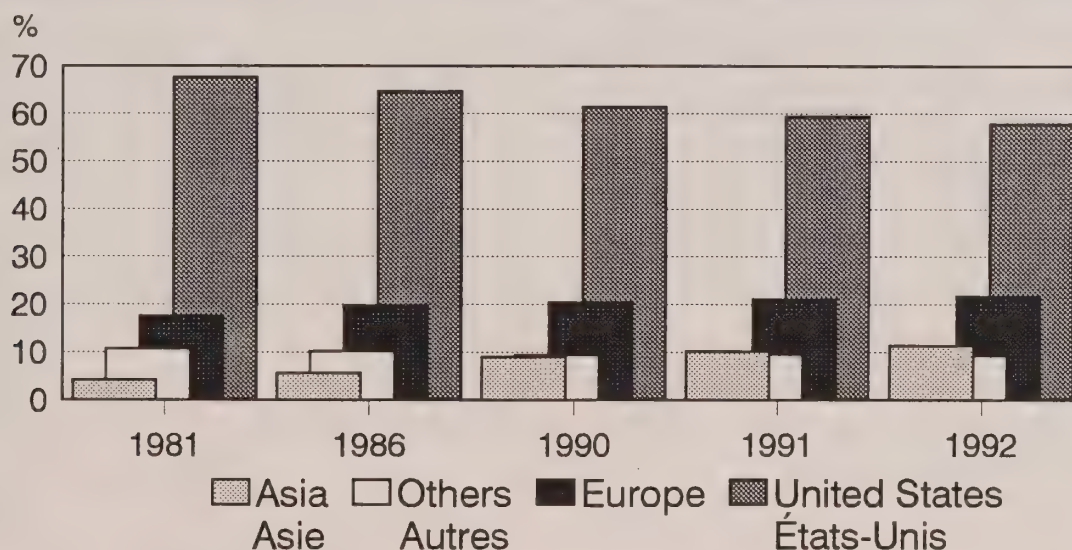


Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers,
part du marché par secteur, 1981 - 1992

Figure 5.4 shows that although traffic on scheduled flights to international destinations still far exceeds the number of passengers flying on charter flights, charter traffic has increased in importance over this period. In 1981, international charters were 9.2% of total international traffic. By 1992, that proportion had increased to 23.9% of total international traffic.

La figure 5.4 montre que, bien que le trafic des vols internationaux réguliers dépasse encore largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement, le trafic des vols d'affrètement a gagné en importance au cours de cette période. En 1981, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 9,2% du trafic international total; en 1992, cette proportion s'établissait à 23,9%.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers versus International Charter Passengers, 1981 - 1992

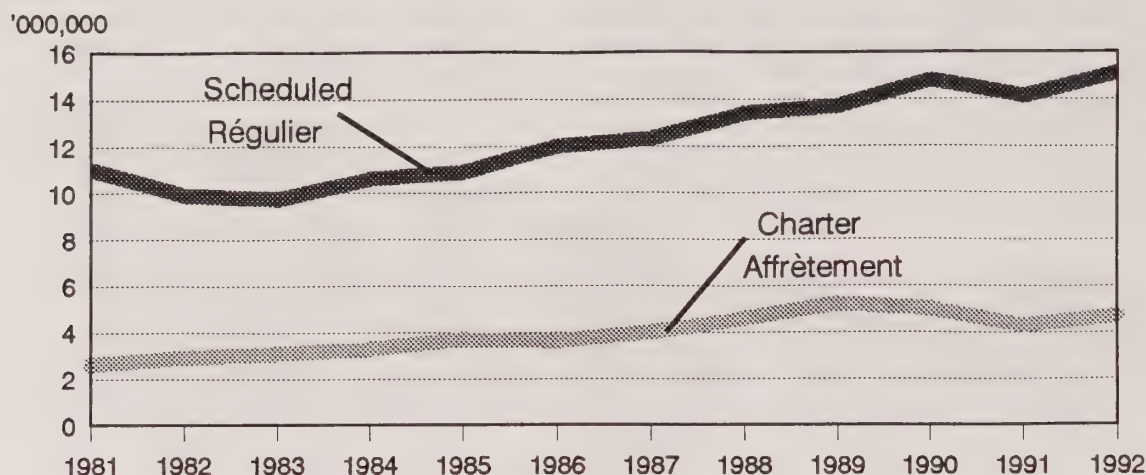


Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers par rapport aux passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981 - 1992

Table 5.2 shows the 1992 distribution of international charter and scheduled passengers by world area. The results showed that in five of the six regions in 1992, the majority of international passengers travelled on scheduled services. The exception was the South, where charter passengers accounted for 60.0% of all the international traffic to and from this region.

The overall proportion of international passengers travelling on scheduled services changed very little between 1991 and 1992, from 76.4% to 76.1%. The distribution between the regions also remained relatively stable when compared to the previous year.

Table 5.2

Distribution of International Scheduled and Charter Passengers, by World Area, 1992

World Area	Scheduled Passengers Passagers des vols réguliers	Charter Passengers Passagers des vols d'affrètement	Région du monde
	%		
Africa	98.9	1.1	Afrique
Asia	99.9	0.1	Asie
Europe	75.6	24.4	Europe
Pacific	100.0	-	Pacifique
South	40.0	60.0	Sud
United States	80.4	19.6	États-Unis
Total	76.1	23.9	Total

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et ceux qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1992. Les résultats ont montré que la majorité des passagers internationaux ont voyagé sur des vols réguliers dans cinq des six régions. Le Sud était l'exception, alors que les passagers d'affrètement ont représenté 60% de l'ensemble du trafic international à destination et en provenance de cette région.

La proportion globale des passagers internationaux voyageant sur les vols réguliers n'a guère varié entre 1991 et 1992, soit de 76,4% à 76,1%. La répartition entre les régions est demeurée relativement stable par rapport à l'année précédente.

Tableau 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1992

For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto, (819-997-6176).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 12

Vol. 26, N° 12

HIGHLIGHTS

- Operating income for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased to \$253 million in the third quarter of 1994, compared to \$163 million for the same quarter of the previous year. Combining the operating income with interest expenses, (before capital gains, miscellaneous items and tax), this is referred to as the preliminary "basic" income or loss. In the third quarter of 1994, a basic income of \$183 million was reported. Although these two carriers always produce a basic income in the third quarter, the 1994 value is the largest ever.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Preliminary figures show that 9.2 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during 1993.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1994

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Les revenus d'exploitation d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 253 millions\$ au troisième trimestre de 1994 comparativement à 163 millions\$ lors du même trimestre de l'année précédente. La combinaison des revenus d'exploitation avec les intérêts versés (avant gains en capital, postes divers et les taxes) représente le rendement de base provisoire du revenu ou des pertes. Au troisième trimestre de 1994, un revenu de base de 183 millions\$ a été déclaré. Bien que ces deux transporteurs aient toujours montré un revenu de base au troisième trimestre, la valeur de 1994 représente un sommet.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Les données provisoires montrent que 9,2 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours de 1993.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1994

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

University of Toronto



Statistics Canada
 Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
September 1994 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	September 1994 Septembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,023	4.1	8,468	1.0	Réguliers - Intérieur
- International	650	10.4	5,436	6.3	- International
- Total	1,673	6.4	13,904	3.0	- Total
Charter	50	-7.4	1,031	-4.3	Affrètements
Total	1,723	6.0	14,935	2.4	Total
Passenger-kilometres -					Passagers - kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 549 299	6.5	12 416 557	3.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 705 450	13.8	21 323 922	8.8	- International
- Total	4 254 749	11.0	33 740 479	6.7	- Total
Charter	106 742	-14.1	2 421 214	-6.5	Affrètements
Total	4 361 492	10.2	36 161 694	5.7	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 168 391	13.5	50 071 592	7.7	Réguliers
Charter	131 565	-15.6	3 016 755	-5.7	Affrètements
Total	6 299 957	12.7	53 088 347	6.8	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	69.0	...	67.4	...	Réguliers %
Charter %	81.1	...	80.3	...	Affrètements %
Total %	69.2	...	68.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	31 927	-11.5	296 663	-1.1	Réguliers
Charter	73	-4.2	971	-27.4	Affrètements
Total	32 000	-11.5	297 634	-1.2	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	125 797	-1.2	1 135 764	8.8	Réguliers
Charter	293	15.5	3 359	-21.5	Affrètements
Total	126 090	-1.2	1 139 124	8.6	Total
Hours Flown	56	9.8	487	5.9	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	274 443	10.9	2 337 456	7.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

On a year-over-year basis, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported growth of 14% on international passenger-kilometres during September 1994. In the first three quarters of 1994, they have flown 21.3 billion passenger-kilometres on international routes. This was 3% more than the previous peak which occurred in 1990. 1990 was the year after CAIL's parent (PWA Corporation) purchased Wardair and CAIL began reporting all the international scheduled operations previously flown by Wardair. Domestic passenger-kilometres increased for the fifth consecutive month, again, on a year-over-year basis. Since deregulation in 1988, this was the first time that steady increases in the domestic market have occurred as a result of growing demand for air services.

Operating income for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased to \$253 million in the third quarter of 1994, compared to \$163 million for the same quarter of the previous year. Combining the operating income with interest

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), septembre 1994 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	September 1994 Septembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	OPERATIONAL STATISTICS
Services réguliers et d'affrètement	'000	%	'000	%	Scheduled and Charter Services
Passagers					Passengers
Réguliers - Intérieur	1,023	4.1	8,468	1.0	Scheduled - Domestic
- International	650	10.4	5,436	6.3	- International
- Total	1,673	6.4	13,904	3.0	- Total
Affrètements	50	-7.4	1,031	-4.3	Charter
Total	1,723	6.0	14,935	2.4	Total
Passagers - kilomètres -					Passenger-kilometres -
Réguliers - Intérieur	1 549 299	6.5	12 416 557	3.4	Scheduled - Domestic
- International	2 705 450	13.8	21 323 922	8.8	- International
- Total	4 254 749	11.0	33 740 479	6.7	- Total
Affrètements	106 742	-14.1	2 421 214	-6.5	Charter
Total	4 361 492	10.2	36 161 694	5.7	Total
Sièges-kilomètres disponibles					Available seat-kilometres -
Réguliers	6 168 391	13.5	50 071 592	7.7	Scheduled
Affrètements	131 565	-15.6	3 016 755	-5.7	Charter
Total	6 299 957	12.7	53 088 347	6.8	Total
Coefficient de remplissage -					Passenger Load Factor -
Réguliers %	69.0	...	67.4	...	Scheduled %
Affrètements %	81.1	...	80.3	...	Charter %
Total %	69.2	...	68.1	...	Total %
Marchandises transportées (kgs)					Goods carried (kgs)
Réguliers	31 927	-11.5	296 663	-1.1	Scheduled
Affrètements	73	-4.2	971	-27.4	Charter
Total	32 000	-11.5	297 634	-1.2	Total
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Goods tonne-kilometres -
Réguliers	125 797	-1.2	1 135 764	8.8	Scheduled
Affrètements	293	15.5	3 359	-21.5	Charter
Total	126 090	-1.2	1 139 124	8.6	Total
Heures de vol	56	9.8	487	5.9	Hours Flown
Ensemble des opérations					All Operations
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres	274 443	10.9	2 337 456	7.0	Litres of turbo fuel consumed

Sur la base d'une année à l'autre, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une hausse de leurs services internationaux de 14% durant le mois de septembre 1994. Au cours des trois premiers trimestres de 1994, ont réalisé 21,3 milliards de passagers-kilomètres sur les routes internationales. Ce fut une augmentation de 3% de plus comparativement au dernier sommet enregistré en 1990. L'année 1990 est l'année qui a suivi ce de l'achat de Wardair par la société mère de LACI (PWA Corporation). LA avait alors commencé à déclarer toutes les opérations régulières internationales effectuées antérieurement par Wardair. Le nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs a augmenté pour le cinquième mois consécutif sur la base d'une année à l'autre. Depuis la déréglementation en 1988, c'était la première fois qu'une croissance régulière se produisait sur à une hausse de la demande des services aériens.

Les revenus d'exploitation d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont atteint 253 millions\$ au troisième trimestre de 1994, comparativement à 163 millions\$ lors du même trimestre de l'année précédente. La combinaison des revenus d'exploitation avec les intérêts

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level
July, August, September 1994 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau 1A, juillet, août, septembre 1994 (données
provisoires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1994	1994/1993	1994	1994/1993	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
July					
Operating Revenue - Scheduled Services	529,596	5.4	2,895,513	5.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	8,006	-17.9	117,369	-4.8	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	549,092	4.5	3,104,515	5.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	465,275	-2.7	3,032,226	-3.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,381	-7.4	174,640	-0.3	Total des intérêts versés
August					
Operating Revenue - Scheduled Services	572,588	8.4	3,468,101	6.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,519	-31.9	124,888	-7.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	593,580	7.7	3,698,095	5.4	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	486,879	1.7	3,519,105	-2.4	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	22,860	-12.8	197,500	-1.9	Total des intérêts versés
September					
Operating Revenue - Scheduled Services	494,922	9.8	3,963,023	6.6	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	6,710	-13.2	131,598	-7.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	520,477	6.4	4,218,572	5.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	458,250	2.8	3,977,355	-1.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,472	-13.9	220,972	-3.4	Total des intérêts versés

expenses, (before capital gains, miscellaneous items and tax), this
referred to as the preliminary "basic" income or loss. In the third
quarter of 1994, a basic income of \$183 million was reported.
Although these two carriers always produce a basic income in the
third quarter, the 1994 value is the largest ever. (See Figures 1.1
and 1.2)

In constant dollars (with 1986 = 100), the basic income for the
third quarter of 1994, (\$140 million), has been exceeded only four
times in the last 20 years, (1979, 1980, 1986 and 1987), with the
highest reported value being \$181 million in 1980. The average
basic income for the third quarter over the last twenty years is \$96
million (in constant dollars). In 1991 and 1992, it slipped to \$7
million and \$1 million, respectively.

For more information, please contact Robert Lund
(19-997-6188).

versés (avant gains en capital, postes divers et les taxes) représente le
rendement de base provisoire du revenu ou des pertes. Au troisième
trimestre de 1994, un revenu de base de 183 millions\$ a été déclaré. Bien
que ces deux transporteurs aient toujours montré un revenu de base au
troisième trimestre, la valeur de 1994 représente un sommet. (Voir figures
1.1 et 1.2)

En dollars constants (avec 1986=100), le revenu de base au troisième
trimestre de 1994, (140 millions\$), a été dépassé seulement quatre fois
au cours des 20 dernières années, (1979, 1980, 1986 et 1987). La valeur
déclarée la plus élevée fut observée en 1980, soit 181 millions\$. Le
revenu de base moyen au troisième trimestre pour les vingt dernières
années est de 96 millions\$ (en dollars constants). En 1991 et 1992, il se
chiffrait à 7 millions\$ et à 1 million\$ respectivement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish
Horicks (819-997-6190).

Figure 1.1

Operating Performance minus
Interest Expenses,
Third Quarter, 1988 to 1994
Air Canada and CAIL

\$millions

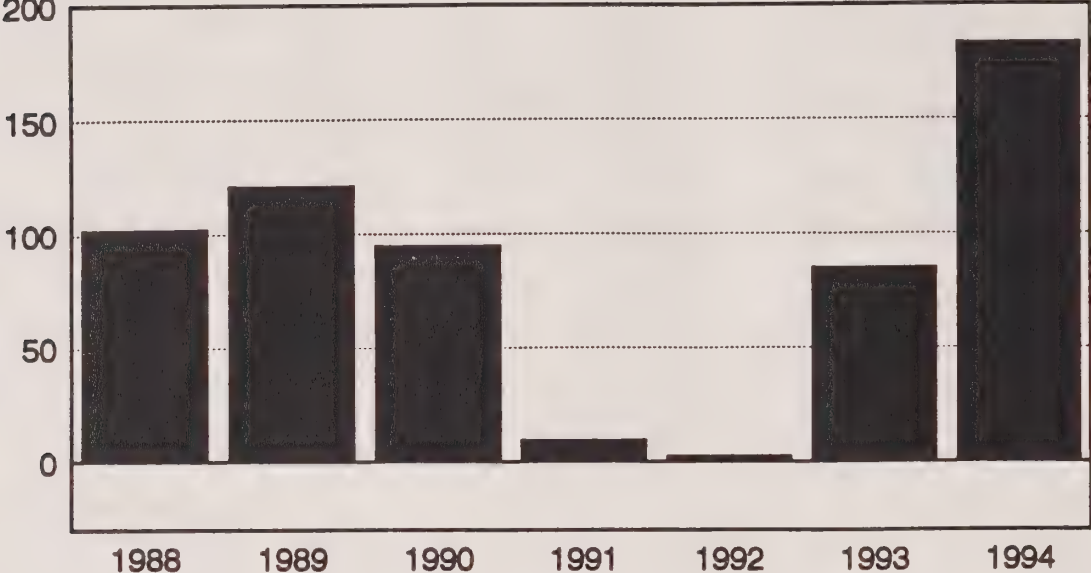


Figure 1.1

Rendement d'exploitation moins les
intérêts versés, troisième trimestre
1988 à 1994
Air Canada et LACI

millions de \$

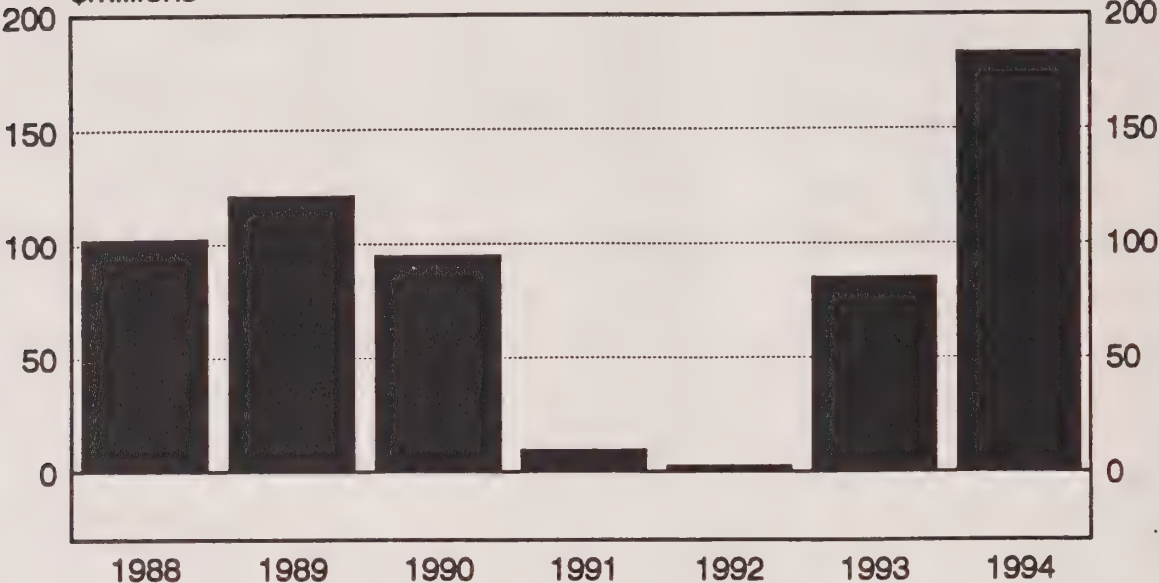


Figure 1.2

Operating Performance
minus Interest Expenses
(Year-to-date)
Air Canada and CAIL

\$millions

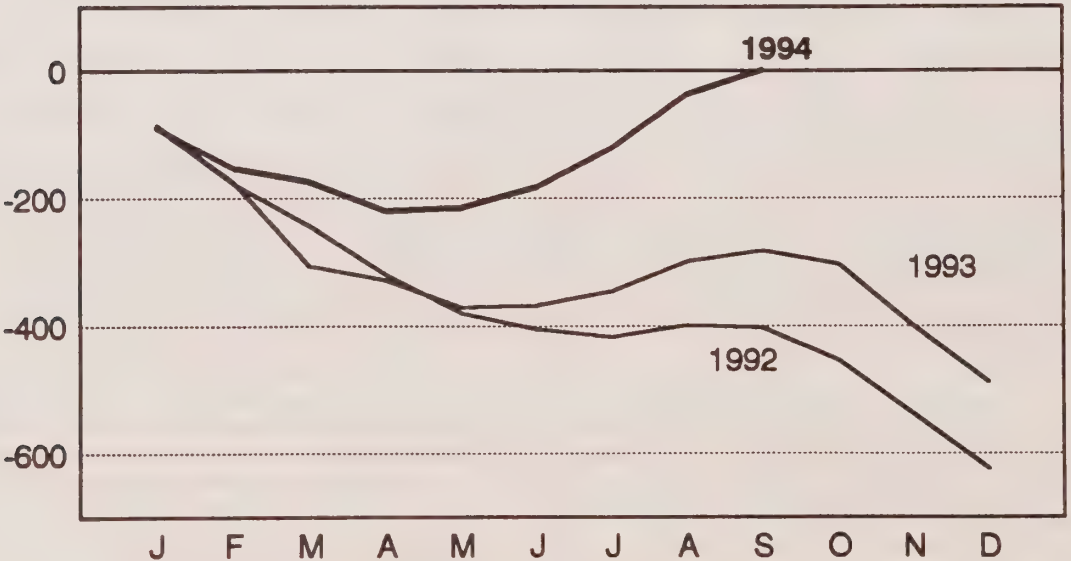


Figure 1.2

Rendement d'exploitation moins
les intérêts versés
(cumulatif)
Air Canada et LACI

millions de \$

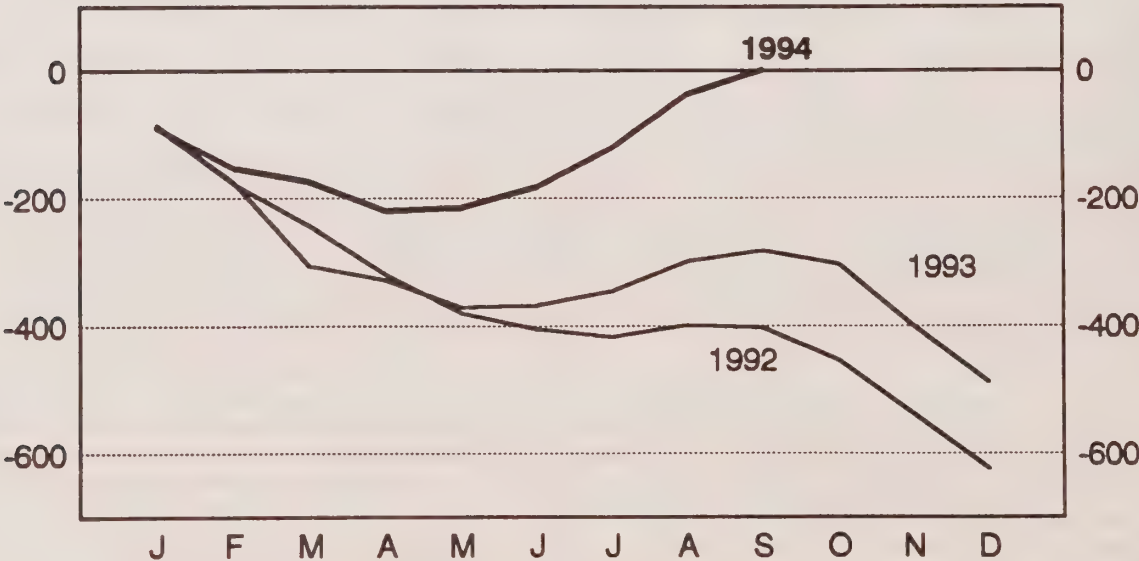


TABLE 3.

TABLEAU 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at
the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1994 (Preliminary
Data)

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers,
embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens.
Premier trimestre 1994 (données provisoires)

Airports Aéroports	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	Change 1994/1993 Variation
	(tonnes)	(tonnes)	%
Toronto/LB Pearson International ON	71 960	71 452	-0.7
Vancouver International BC	30 367	35 694	17.5
Montréal/Mirabel Intl QC	22 357	22 592	1.1
Calgary International AB	9 747	10 836	11.2
Winnipeg International MB	6 711	7 100	5.8
Montréal/Dorval Intl QC	6 141	5 962	-2.9
Halifax International NS	3 867	3 927	1.6
Edmonton International AB	4 113	3 572	-13.2
Ottawa/MacDonald Cartier International ON	1 179	1 887	60.1
Edmonton Municipal AB	108	1 123	939.8
St. John's NF	957	1 026	7.2
Moncton NB	1 060	968	-8.7
Iqaluit NT	372	435	16.9
Yellowknife NT	277	429	54.9
Saskatoon/ JG Diefenbaker SK	179	370	106.7
Hamilton ON	-	351	...
Regina SK	189	340	79.9
Goose Bay NF	353	234	-33.7
Thunder Bay ON	172	197	14.5
Whitehorse YT	153	151	-1.3
Sandspit BC	-	140	...
Resolute Bay NT	111	116	4.5
Norman Wells NT	103	110	6.8
Kuujuarapik QC	113	109	-3.5
Wabush NF	96	101	5.2
Fort St John BC	-	99	...
Inuvik NT	90	97	7.8
Victoria International BC	18	84	366.7
Prince George BC	62	82	32.3
Kelowna BC	-	81	...
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports	160 855	169 665	5.5
Total Canada	161 676	170 721	5.6

Effective this quarter, Time Air (part of Canadian Regional
Airlines) traffic will be included in the Major Scheduled Airlines data
instead of in the Regional and Local Scheduled Airlines data. This
is because Time Air now files its data with the Aviation Statistics
Centre on the same form as the Major Scheduled Airlines. Thus, the
series for cargo enplaned/deplaned on Major Scheduled
Services will be discontinuous.

However, it should be noted that not all airports or sectors are
affected by this reporting change. Any comparative statements
which follow are limited to airports/sectors which are not affected by
the reporting change.

Other international sector cargo traffic increased by 12.8% (6 714
tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by
21% and Vancouver International also showed strong growth with
an increase of 44.2%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis ce trimestre-ci, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes
aériennes Canadien Régional) sera inclus dans les données des principaux
transporteurs réguliers, au lieu d'être inclus avec celles des transporteurs
réguliers régionaux et locaux. Ce changement est dû au fait que Time Air
fournit maintenant ses données au Centre des statistiques de l'aviation en
utilisant le même formulaire que les principaux transporteurs réguliers.
Ainsi, les séries chronologiques sur les marchandises embarquées et
débarquées pour les principaux services réguliers seront interrompues.

Cependant, il faut noter que ce ne sont pas tous les aéroports et tous les
secteurs qui ont été affectés par ce changement de déclaration. Toutes les
références comparatives qui suivent se limitent aux aéroports/secteurs qui
ne sont pas affectés par le changement de déclaration.

Le trafic de marchandises du secteur autres internationaux a obtenu une
hausse de 12,8% (6 714 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de
marchandises pour ce secteur a augmenté de 21,1% et à l'aéroport
International de Vancouver, il a également démontré une forte croissance
avec une augmentation de 44,2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike
Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1993 (Preliminary Data)

Rank Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre Rang	City-Pair Paire de villes	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre
---	------------------------------	---

TABEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1993 (données provisoires)

Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Annual 1992 Annuel	Annual 1993 Annuel	Change Annual 1993/1992 Variation annuelle
---	--------------------------	--------------------------	--

		No.-Nbre				%
1	Toronto - New York	179,140	201,030	742,210	745,910	0.5
2	Montréal - New York	74,000	85,770	309,150	307,870	-0.4
3	Toronto - Chicago	69,410	83,080	297,060	319,900	7.7
4	Toronto - Los Angeles	63,290	66,970	276,250	267,470	-3.2
5	Toronto - Miami	63,940	60,850	222,590	220,740	-0.8
6	Toronto - Tampa/St. Petersburg	61,750	56,120	211,980	205,690	-3.0
7	Toronto - Boston	49,460	55,970	222,890	209,410	-6.1
8	Toronto - San Francisco	44,090	48,390	185,140	199,210	7.6
9	Vancouver - Los Angeles	47,500	42,180	205,630	209,700	2.0
10	Montréal - Miami	45,400	41,220	168,120	147,010	-12.6
11	Montréal - Chicago	20,570	29,030	91,900	110,740	20.5
12	Montréal - Boston	20,550	28,640	86,730	105,180	21.2
13	Toronto - Dallas/Ft. Worth	20,030	28,450	81,680	101,530	24.3
14	Toronto - Philadelphia	24,520	28,380	98,350	106,540	8.3
15	Vancouver - San Francisco	34,920	26,930	157,720	139,250	-11.7
16	Montréal - Los Angeles	25,190	25,870	97,200	106,850	9.9
17	Calgary - Los Angeles	27,150	24,540	126,650	113,580	-10.3
18	Toronto - Atlanta	22,060	24,330	79,110	90,320	14.2
19	Montréal - Ft. Lauderdale	16,170	19,570	52,930	53,690	1.4
20	Toronto - Detroit	18,580	19,330	71,340	76,400	7.1
21	Vancouver - Hawaii	29,480	18,680	98,830	81,300	-17.7
22	Montréal - Tampa/St. Petersburg	19,310	17,090	65,060	62,810	-3.5
23	Toronto - Orlando	16,800	16,880	63,960	71,190	11.3
24	Toronto - Phoenix	11,070	15,970	35,240	48,510	37.7
25	Toronto - Washington/Baltimore	16,410	15,780	72,610	65,020	-10.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,020,790	1,081,050	4,120,330	4,165,820	1.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,140,010	2,290,060	8,702,740	9,151,370	5.2

Preliminary figures show that 9.2 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during 1993.

Of the top 25 origin and destination city-pairs, Toronto-Phoenix and Toronto-Dallas/Ft.Worth experienced the largest percentage increases between 1992 and 1993. Montréal-Chicago also experienced an increase of over 20%. Between 1992 and 1993 for the month of August, the number of non-stop flights offered by Air Canada for this city-pair went from zero to fourteen. Vancouver-Hawaii experienced the largest decrease in percentage terms. In October 1993, Continental Airlines cancelled its flights between Vancouver and Honolulu.

Air Alliance became a participant in the Passenger Origin-Destination Survey on January 1, 1993. The absence of data for Air Alliance in the 1992 figures has resulted in the apparent 21% increase in the figures for the city-pair Montréal-Boston.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Les données provisoires montrent que 9,2 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours de 1993.

Parmi les 25 principales paires de villes selon l'origine et la destination Toronto-Phoenix et Toronto-Dallas/Ft.Worth ont connu les plus fortes hausses en termes de pourcentage entre 1992 et 1993. La paire de villes Montréal-Chicago a également connu une hausse de plus de 20%. Entre 1992 et 1993 (pour le mois d'août), le nombre de vols sans arrêt offerts par Air Canada pour cette paire de villes est passé de zéro à quatorze. La paire de villes Vancouver-Hawaii a connu la plus grande diminution, en termes de pourcentage, entre 1992 et 1993. En octobre 1993, Continental Airlines a annulé tous ses vols entre Vancouver et Honolulu.

Le 1^{er} janvier 1993, Air Alliance est devenu un participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers. L'absence des données du transporteur Air Alliance dans les chiffres pour 1992 explique la hausse apparente de 21% pour la paire de villes Montréal-Boston.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
	\$	ÉTATS UNIS US\$	Autres US\$	
1-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
1-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
1-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
1-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
1-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
1-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
1-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
1-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
1-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
1-501 Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada
© Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



